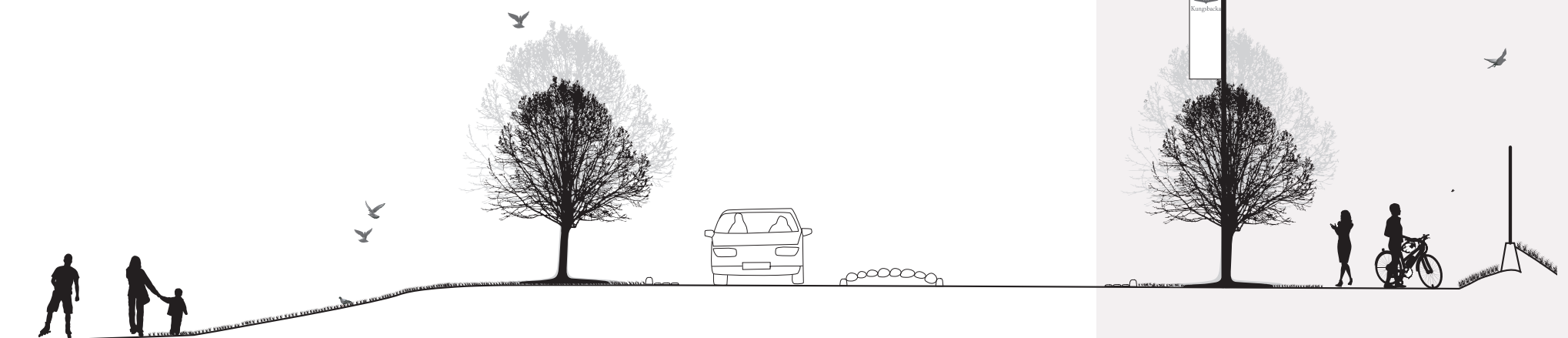


KUNGSBACKAS NORRA ENTRÉ



Kungsbacka

KUNGSBACKAS NORRA ENTRÉ *THE NORTHERN CITY-APPROACH OF KUNGSBACKA*

Av: Andrea Anderberg

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Ett examensarbete, 30 hp inom Landskapsarkitektprogrammet

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2010

SLU Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp
Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Författare: © Andrea Anderberg
Titel: Kungsbackas norra entré
Engelsk titel: The northern city-approach of Kungsbacka
Program: Landskapsarkitektprogrammet
Examen: Landskapsarkitektexamen
Huvudområde: Landskapsarkitektur

Nyckelord: landskapsarkitektur, Kungsbacka, vägarkitektur, stadsentré, ortsanalys, sekvensanalys, SWOT-analys, generella riktlinjer, gestaltning

Handledare: Professor Eivor Bucht, SLU, Landskapsarkitektur
Huvudexaminator: Professor Carola Wingren, SLU, Landskapsarkitektur
Biträdande examinator: Universitetslektor Gunilla Lindholm, SLU, Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0375
Kurstitel: Examensarbete för Landskapsarkitekter
Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: Avancerad E

Utgivningsort: Alnarp
Datum: mars, 2010

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Sammanfattning.....6

Summary.....7

Förord.....9

Bakgrund, mål, syfte, metod och avgränsningar.....11

LITTERATUR

Fallstudier.....14

Analysmetoder.....16

VAL AV ANALYSMETODER

Kungsbackas norra infartsled.....17

PRESENTATION AV KUNGSBACKA

Kungsbacka kommun och stad.....18

INFARTERNAS PROBLEM OCH VÄRDEN

Stadens norra entré.....21

ORTSANALYS

Historia och stadsutveckling.....22

Bebyggelseutveckling - Stadens årsringar.....25

Kungsbacka i bilder.....26

Utvecklingstendenser.....28

Citat och skisser.....30

Landskap och grönstruktur.....32

Trafikstruktur.....34

Trafikledsplan.....36

Buller i staden och boendemiljö.....37

Sammanfattning och slutsats.....39

TRAFIKANTEN

Trafikantens upplevelse av vägen.....40

SEKVENSANALYS

Inledning och arbetsprocess.....41

Sekvensindelning.....42

Analys - barriärer, landmärken etc.43

Karaktärssekvens
1. Skogslandskapet.....44

Karaktärssekvens
2. Industrierna.....46

NOD
3. Rondellen vid industrierna.....48

Karaktärssekvens
4. Industrierna vid kraftledningen.....50

NOD
5. Rondellen i förstaden.....52

Karaktärssekvens
6. Förstaden, bostäder och industrierna.....54

NOD
7. Rondellen vid Tölö tvärled.....56

Karaktärssekvens
8. Bostäder och åkerlandskapet vid Kungsgärde.....58

Karaktärssekvens
9. Elof Lindälvs Gymnasium och bostäder.....60

Karaktärssekvens
10. Centrum - Kungsmässan.....62

NOD
11. Rondellen vid Kungsmässan.....64

Karaktärssekvens
12. Centrum - Kvarteret Valand.....66

NOD
13. Korsningen Varlavägen - Kungsgatan.....66

GENERELLA RIKTLINJER FÖR STADENS
ENTRÉER

Naturen som inspirationskälla.....68

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens
1. Skogslandskapet.....70

Karaktärssekvens
2. Industrierna.....72

NOD
3. Rondellen vid industrierna.....76

Karaktärssekvens
4. Industrierna vid kraftledningen.....78

NOD
5. Rondellen i förstaden.....82

Karaktärssekvens
6. Förstaden, bostäder och industrierna.....84

NOD
7. Rondellen vid Tölö tvärled.....88

Karaktärssekvens
8. Bostäder och åkerlandskapet vid Kungsgärde.....90

Karaktärssekvens
9. Elof Lindälvs Gymnasium och bostäder.....96

Karaktärssekvens
10. Centrum - Kungsmässan.....96

NOD
11. Rondellen vid Kungsmässan.....98

Karaktärssekvens
12. Centrum - Kvarteret Valand.....100

MILJÖKONSEKVENSER
AV GESTALTNINGSFÖRSLAGET.....104

SLUTDISKUSSION.....105

KÄLLOR.....106

INLEDNING

Sammanfattning

Kungsbacka stad står inför en omfattande expansion. Kommunens vision är att staden skall växa och i framtiden präglas av en mer urban och förtätad stadsbild. Detta kommer att resultera i konsekvenser för stadens fysiska form men också för Kungsbackas infartsleder som alla utgör ett viktigt inslag i stadens arkitektur (Kungsbacka kommun 2009).

'*Kungsbackas norra entré*,' är ett arbete utfört på uppdrag av Kungsbacka kommun avdelningen för Teknik. Arbetet behandlar Kungsbackas norra infartsled, Arendalsleden – Varlavägen, men presenterar även generella riktlinjer för stadens övriga infartsleder.

Gestaltningförslaget baseras på slutsatser och ställningstaganden från genomförda analyser och litteraturstudier. Ortsanalysen förmedlar en övergripande bild av Kungsbacka. I sekvensanalysen studeras sträckan mer ingående genom att sträckan delas upp i sekvenser och noder. Slutsatser från analysen presenteras i en SWOT-analys. Analysmetoden utgör ett viktigt redskap för den fysiska gestaltningen av vägen och dess närområde då denna identifierar eventuella värden, brister, möjligheter och hot i anslutning till vägen och dess närområde.

Inspiration till gestaltningen har hämtats från det omgivande halländska landskapet. Gestaltningförslaget präglas av lågmälda lösningar. Det kan handla om att upprätta ett skyltprogram, komplettera med ny belysning och iscensätta omgivande landskap, plantera en allé, återställa utblickar, öka tryggheten för cyklister och fotgängare och så vidare. I andra fall handlar det om att ta ett större grepp på omgivande landskap genom kraftfulla trädridåer som bidrar till ett mer välkomnande möte vid Kungsbackas norra infartsled. Målsättningen är att gestaltningen skall underlätta orienterbarheten och på ett logiskt sätt knyta ihop landsbygden med staden, med stigande intensitet och mer urban prägel ju närmare stadskärnan man kommer.

Förhoppningen är att gestaltningförslaget skall utgöra riktlinjer för det fortsatta arbetet med stadens entréer och därmed verka för en helhet i gestaltningen av Kungsbackas infartsleder.

INTRODUCTION

Summary

Kungsbacka town is facing a major expansion. The municipality's vision is that the city should grow and in a future perspective be characterized by a more densified and urban townscape. This will result in consequences for the city's physical form but also for the city-approaches of Kungsbacka, all of which constitutes an important element of the architecture of the city (Kungsbacka Municipality, 2009).

'*The northern city-approach of Kungsbacka*,' is a work done on behalf of Kungsbacka Municipality Department of Engineering. The work deals with the northern city-approach of Kungsbacka, Arendalsleden - Varlavägen, but also presents general guidelines for the city's other commuter routes.

The design proposal is based on conclusions and views from the completed analysis and literature studies. The city-analysis conveys a comprehensive picture of Kungsbacka. In the sequence analysis the route is studied in more detail, by dividing the entrance into sequences and nodes. Conclusions from the analysis is presented in a SWOT analysis. The method of the analysis provides an important tool for the physical portrayal of the city-approach and its surroundings when it identifies any values, weaknesses, opportunities and threats associated with the city-approach and its vicinity.

Inspiration for the design are taken from the surrounding landscape of Halland. The design proposal is characterized by low-key solutions. This may involve setting up a sign program, complete with new lighting and staging the surrounding landscapes, plant an avenue, to restore outlooks, offering better protection to cyclists and pedestrians and so on. In other cases, it is about to take a broader approach to the surrounding landscape through vigorous tree curtains, which contributes to a more welcoming meeting at the northern city-approach of Kungsbacka. The goal is to facilitate the legibility and in a logical way, linking rural areas with the city, with increasing intensity and more urban character nearer the city center.

It is hoped that the design proposal should serve as guidelines for further work with the city's entrances, thereby promoting the whole of commuter routes.

INLEDNING

Förord

Kungsbackas norra entré, är ett examensarbete inom landskapsarkitektur, utfört vid fakulteten för landskapsplanering vid SLU Alnarp. Arbetet, som omfattar 30 hp, har utförts på uppdrag av Kungsbacka kommun vid Förvaltningen för teknik.

Jag skulle vilja rikta ett stort tack till min huvudhandledare professor, Eivor Bucht och till Kungsbacka kommun, avdelningen för teknik, i synnerhet till min biträdande handledare landskapsarkitekt, Anna-Karin Ljungman, för allt stöd och uppmuntran under arbetets gång.

Ett stort tack även till landskapsarkitekt, Nils Ekström, som bidragit med många kloka råd och med sin tekniska skärpa. Slutligen vill jag även tacka min kära familj och min trogna vän och studiekamrat Jens Lindqvist för all kärlek och stöd.



Kungsbacka januari 2010

TACK!



10 Rödmärkerad vägsträckning, Arendalsleden-Varlavägen.

INLEDNING

Bakgrund

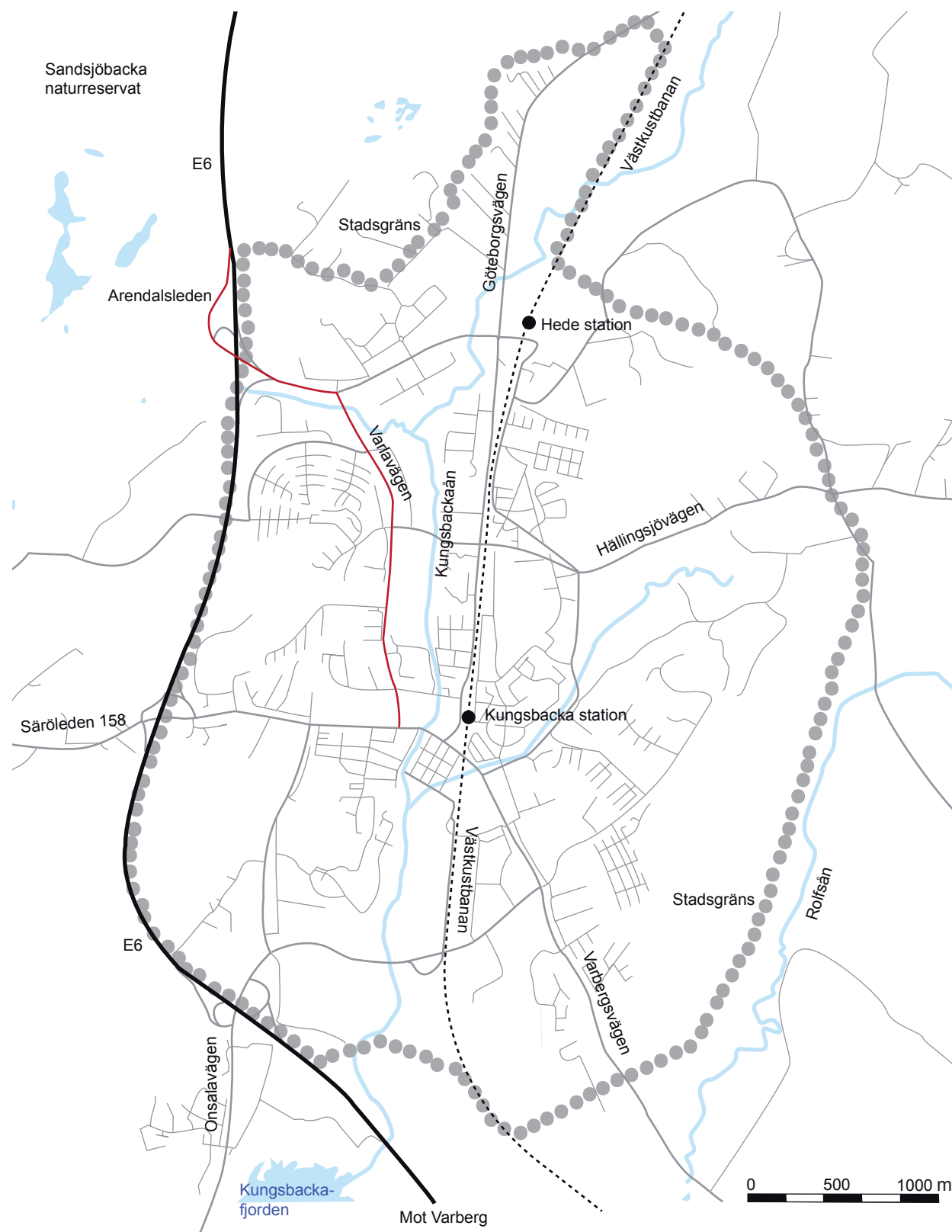
Kungsbacka stad – en stad i förändring

Kungsbacka stad står inför en omfattande expansion. Det strategiska läget vid kusten med goda pendlingsmöjligheter via Västkustbanan gör Kungsbacka till en attraktiv kommun. Visionen för kommunen är att staden skall framstå som hjärtat i kommunen och på sikt präglas av en mer urban och förtätad stadsbild. I Översiktsplanen framgår att man har för avsikt att bygga 4000 nya bostäder och bereda plats för ca 50 hektar verksamhetsområden fram till år 2020. Invånarantalet förväntas stiga från 18.000 till cirka 25.000. En ökning av handel, verksamheter och boende i regionen kommer i sin tur att resultera i ett behov av att utveckla trafiksystemet så att man i framtiden kan hantera stadens tillväxt (Kungsbacka kommun 2009).

Visionen om en förtätad och urban stadsbild kommer att påverka upplevelsen av staden och i synnerhet infartslederna, vad gäller struktur och gestaltning. Entréerna till staden förmedlar det första intrycket av staden och berättar om dess identitet och skala (Kungsbacka kommun 2009). En entré som präglas av en medveten gestaltning, som förmedlar stadens särart kan påverka intrycket vid det första mötet med staden. En estetisk tilltalande gestaltning kan bidra till en positiv bild av staden, vilket har betydelse för både boende, besökare och personer som verkar i området. Likaså kan en väg som präglas av bristande omsorg ge motsatt effekt.

Förr i tiden var man mån om att framhäva stadens välstånd. Mycket ofta markerades stadens entré genom en port där kyrkan eller andra centrala byggnader placerades strategiskt i besökarens blickfång. Idag är situationen den omvända. Infartslederna till många svenska städer är ofta lågprioriterade miljöer som snarare uppvisar stadens baksidor än framsidor (Schibbye 1994). Under många år har vägnära miljöer varit bortglömda platser, men på senare tid har kommuner runt om i landet insett vikten av att framhäva vägrummet som ett betydande inslag i stadens arkitektur. Kungsbacka, i norra Halland, är en av de svenska städer som tydligt poängterar i sin vision att man vill satsa på gestaltning av stadens entréer. Det finns tankar om att använda grönska, förslagsvis alléer, som ett sammanhållande tema, signum för staden, men något konkret gestaltungsförslag finns inte för stadens entréer (Kungsbacka kommun 2009).





Kartan visar den norra infarten till staden, Arendalsleden - Varlavägen.

Bearbetad bild från den Fördjupade översiktsplanen för Kungälv kommun, 2009, sid. 45

INLEDNING

Mål och syfte

Målet är att arbetet skall ligga till grund för att på sikt skapa en helhet i gestaltningen kring infartslederna till Kungsbacka och i enlighet med kommunens vision utveckla en mer urban och förtätad stadsbild. Med Kungsbackas norra entré, Arendalsleden – Varlavägen, som utgångspunkt utvecklas ett gestaltungsförslag som visar hur den 3,5 kilometer långa sträckan kan gestaltas i ett framtida perspektiv. Hänsyn tas till de ökade trafikmängder som förväntas i kommunen. Gestaltningen av vägen skall underlätta orienterbarheten och på ett logiskt sätt knyta ihop landsbygden med staden, med stigande intensitet och mer stadsmässig prägel ju närmare stadskärnan man kommer. Inspiration till gestaltningen hämtas från det omgivande halländska landskapet.

Personligt ser jag det som en möjlighet att få avsluta min utbildning till landskapsarkitekt genom att på uppdrag av Kungsbacka kommun förkovra mig i ett oerhört intressant, komplext och ytterst aktuellt ämne. Förhoppningen är att gestaltungsförslagen skall väcka inspiration och utgöra riktlinjer för det fortsatta arbetet med infartslederna i Kungsbacka stad.

Metod

Arbetet inleds med en studie av litteratur och program som behandlar infarter. Vidare görs en ortsanalys som ligger till grund för att skapa en djupare förståelse för Kungsbacka som stad, dess historiska utveckling, nuvarande situation och framtida utvecklingsmöjligheter. Efter en noggrann inventering, görs en sekvensanalys av infarten med sekvensindelning av karaktärsområden som identifierar vägrummet och det omgivande landskapets visuella särdrag. Analysen innefattar även en SWOT-analys, som tydliggör eventuella styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Vidare presenteras ett gestaltungsförslag för den norra stadsinfarten samt gestaltungsprinciper för Kungsbackas övriga infarter. Syftet är att redovisa generella riktlinjer för åtgärder som kan försköna och förstärka helhetsupplevelsen av infarterna och deras omgivningar. Gestaltungsförslagen baseras på slutsatser och reflektioner från analyserna.

Avgränsningar

Examensarbetet behandlar Kungsbackas norra infartsled från E6, Arendalsleden-Varlavägen, och dess omgivande landskap. Urvalet baseras på diskussioner med Förvaltningen för teknik i Kungsbacka, samt slutsatser tagna utifrån trafikprognoser i trafikledsplanen, som beskriver en ökad trafikbelastning och ett behov av utbyggnad av vissa sekvenser av den berörda vägsträckan.

För att skapa en helhetsvision för Kungsbacka behandlas även de resterande väginfarterna inom stadsgränsen, dock mycket översiktligt i analys och diskussionsform. Följande infarter ingår i projektet:

- * Göteborgsvägen i norr
- * Säröleden 158 - Kungsgatan i väster
- * Hällingsjövägen i öster
- * Varbergsvägen i söder
- * Onsalavägen i väster

LITTERATUR

Fallstudier

För att angripa uppgiften har jag tagit del av litteratur och program som behandlar vägestetik men också av tidigare genomförda examensarbeten inom vägarkitektur samt en avhandling som berör ämnesområdet. Nedan presenteras den litteratur som används som utgångspunkt och därmed varit vägledande under arbetets gång:

Program:

- Bättre stadsinfaller exemplet Helsingborg
- Norra infarten till Norrköping
- Göteborgsregionens infarter – Designprogram
- Vägutredning väg 940, delen Rösan - Forsbäck

Examensarbeten:

- 5 minuter till Luleå – En visuell studie av en stadsinfart av Johan Ericsson
- Att närma sig Boden av Viktoria Arvidsson och Stina Karlsson
- Välkommen – vackrare infart till Vilhelmina av Anna Nilsson

Avhandling:

- ”En landskaparkitekts konstnärliga praktik” av Carola Wingren

Avsaknad av landskapliga referenser

Jag insåg snart att det var svårt att hitta referenser inom ämnesområdet, då flertalet vägar och omgivande väglandskap runt om i landet idag saknar både omsorg och en tydlig struktur. Landskapet i vägens närvaro är ofta lämnat till sitt öde. Något som många gånger har förundrat mig. Detta medför stora kontraster, som skulle kunna undvikas genom en medveten gestaltning där vägen och dess närområde gestaltas i ett samspel, med tydliga riktlinjer och en formstark struktur.

”En landskaparkitekts konstnärliga praktik”, skriven av Carola Wingren

I min jakt efter referenser och förebilder inom vägestetikens område fick jag upp ögonen för Carola Wingrens doktorsavhandling, ”En landskaparkitekts konstnärliga praktik”. Avhandlingen syftar till att undersöka, skapa förståelse, men också reflektera över vad kunskapsutveckling inom landskapsarkitekturens konstnärliga praktik består i och hur den går till. I avhandlingen, som är en självbiografisk studie, diskuterar och reflekterar författaren bland annat sin syn på vägestetik och refererar till egna erfarenheter och slutsatser som yrkesverksam landskapsarkitekt utifrån genomförda vägprojekt (Carola Wingren 2009). Arbetet har fungerat som en viktig inspirationskälla och väckt många tankar och funderingar som på ett eller annat sätt fört arbetet framåt.

Begreppet vacker

På senare tid har det gjorts offentliga satsningar runt om i landet med syftet att försköna och förbättra vägar och städers infartsleder. Vägverkets stora satsning, ”Vackra vägars pris”, är resultatet av en sådan insats. Priset instiftades 1991 och premierar god vägarkitektur (Wingren 2009). Wingren ifrågasätter och ställer sig frågan om skönhet alltid är svaret och vill istället använda sig av begrepp som ideallandskap. I sin avhandling skriver författaren:

”I min egen praktik som landskapsarkitekt har jag ofta funnit att det inte är det fula med en plats som är problemet med den, utan det meningslösa.”

(Wingren, Carola, 2009, s. 102)

”Ideallandskapet svarar mot sökandet efter den bästa lösningen för en plats, och relaterar helt och hållet till den person som tänker på det – kunden, brukaren eller arkitekten.”

(Wingren,Carola, 2009 s. 103)

Komplexa och underordnade landskapsrum Skala och struktur

Wingren blev intresserad men även förbryllad över den plats där vägen löper genom stadens ytterområden och som sammanlänkar landsbygden och staden. Och visst är det just i detta gränsland som svårigheterna uppstår. Hur löser man konflikten mellan det mjuka, organiska landskapet som ställs i kontrast till ytterstadens komplexa och storskaliga struktur där bristen på rumslighet är ytterst påtaglig?

Författaren menar att:

”Det viktiga är ju vad man kan åstadkomma om man tillåter landskapet runt vägen att bli lika kraftfullt som vägen själv eller kanske ännu mer.”

(Wingren, Carola, 2009, s. 49)

Infartsprogram och examensarbeten

Problem och möjligheter

Många av infartsprogrammen tar upp den komplexa problematik som berör flertalet av Sveriges infartsleder och vägar. Gemensamt för dessa är att de i många hänseenden saknar särdrag som förknippar dem med orten. Den ökade andelen trafik har resulterat i ett helt nytt vägnät med förbifarter utanför staden. Infartslederna som leder trafikanten in mot stadens centrum saknar således en historisk förankring. Trafikanten leds istället förbi stadens ovärdade baksida som präglas av industritomter, slyartad vegetation, impedimentmark, flaggspel och skyltar vidare in mot stadens centrala delar (Schibbye 1994).

Intresset för att försköna infartsleder har i många städer runt om i landet ökat. Gemensamt för infartsprogrammen är att de alla betonar vikten av en medveten gestaltning som bidrar till en harmonisk helhet och ett positivt möte med staden som förstärker den specifika ortens identitet och unika särdrag. Detta kan åstadkommas exempelvis genom att framhäva landskapliga värden, karakteristiska vyer samt karaktärsfulla byggnader. Visionen är att programmen

skall utgöra en inspirationskälla och vara vägledande för kommande vägprojekt (Schibbye 1994; Wingren 1996).

Analys

Infartsprogrammen grundar sina resonemang och slutsatser på analyser som ringar in eventuella problem, brister men även möjligheter och kvaliteter som på ett eller annat sätt kan användas i syftet att förstärka ortens särdrag. Examensarbetena, i synnerhet ”5 minuter till Luleå – En visuell studie av en stadsinfart” av Johan Ericsson och ”Att närma sig Boden” av Viktoria Arvidsson och Stina Karlsson, lägger stor vikt vid analysarbetet i form av en ortsanalys men också en sekvensindelning av den aktuella infartsleden. På så sätt får läsaren en grundlig och heltäckande bild av den aktuella orten och infarten. Detta upplägg skapar förståelse och ett logiskt samband som övertygar läsaren. Samtidigt kan man tycka att vissa avsnitt som saknar övertygande relevans kunde ha komprimerats eller rent utav utesluts.

Logisk övergång mellan landsbygdens väg och stadens gata

Infartsprogrammen behandlar även vikten av att skapa en logisk övergång från landsbygdens väg till stadens gata. Syftet är att underlätta för trafikanten genom att öka orienterbarheten och trafiksäkerheten längs infarten. Det kan handla om att förtydliga mötet med staden genom skapa ett intimare gaturum med en mer och tilltagande stadsmässig karaktär ju närmare stadskärnan man kommer. Exempelvis genom en gestaltning som behandlar vägrummets gatusektion, vegetation samt utrustning såsom räcken, belysning, markbeläggning, kantsten etc. (Schibbye1994; Wingren 1996).

Landskap och vegetation

Det omgivande landskapet präglar trafikantens och passagerarens upplevelse under färden in och ut från staden. Vegetationen i anslutning till vägen har stor betydelse och kan användas för att tillföra vägen karaktär, struktur och rumslighet. Alléer och trådrader kan användas i syftet att dämpa hastigheten, öka den optiska ledningen och därmed även trafiksäkerheten längs en vägsträcka. Landskapliga värden kan synliggöras och förstärkas genom gallring i befintliga vegetationsbestånd eller komplettering av exempelvis lokalt förankrad vegetation (Schibbye1994; Wingren 1996).

Vägrummets utrustning

Vägrummets utrustning utgörs exempelvis av skyltar, belysning, räcken, bullerskärmar som alla utgör viktiga detaljer i vägrummet. Många av landets infartsleder kantas idag av en uppsjö av skyltar som bidrar till ett rörigt intryck av staden. Infartsprogrammen poängterar vikten av en medveten gestaltning som samordnar och reglerar skyltarna i ett särskilt skyltprogram.

Konsekvenser för landskapsbild och miljö

I vägutredningen för väg 940 utvärderas gestaltningsförslaget i form av en miljökonsekvensbeskrivning som redogör för hur omgivningen och landskapsbilden påverkas av förslaget. Faktorer som behandlas är naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv och rekreation, boendemiljö och naturresurser. Detta är en dimension som saknas i samtliga examensarbeten som jag

har granskat.

Lågmälda gestaltningslösningar

Något som har slagit mig är att många av de vägprojekt och program jag har granskat har presenterat mycket lågmälda gestaltningslösningar. Detta är något som författaren Carola Wingren tar upp i sin avhandling. Författaren refererar till Göteborgsregionprojektet när hon i sin avhandling säger:

”Jag har känslan av att det projektet blev gediget, men för utslätat. Jag vill tala om att jag tvivlar på att originaliteten överlever i en sådan process som Göteborgsregionprojektet utgör – eller Norrköping eller Skövde. Hur ska man få plats både för den ödmjukhet som vi som landskapsarkitekter i många avseenden när och som gör många av våra projekt exemplariska, och samtidigt ge utrymme för originalitet? Vi måste söka göra vägprojekten på flera plan samtidigt för att inte tappa det konstnärliga.”

(Wingren, Carola, 2009, s. 53)

Analysmetoder

Vikten av att analysera

Begreppet analys kommer ursprungligen från grekiskans analysis, och betyder upplösning (Wikipedia 090907). Analysen är ett viktigt redskap, i synnerhet för landskapsarkitekten, och syftar till att skapa en samlad bild som leder till en ökad förståelse av platsen och det omgivande landskapet. Med hjälp av analysen kan landskapets värden och brister lyftas fram i planerings- och exopolateringssammanhang. Ett annat syfte kan vara att lösa konflikter genom att skapa dialog mellan olika kompetensgrupper som kan bidra till en ökad förståelse för olika infallsvinklar i en omtvistad fråga (Schibbye och Pålstam 2001).

Nedan beskrivs ett flertal analysmetoder som utvecklats under årens lopp och som använd än idag.

Naturvetenskapliga analyser

De naturvetenskapliga analyserna utvecklades på 1960-talet med syftet att systematiskt, identifiera naturförutsättningar för stadsutveckling. Boken, ”Design with Nature”, skriven av den amerikanska författaren och landskapsarkitekten, Ian McHarg 1971, inspirerade många under den här tidsepoken. Under 1970-talet utvecklades den naturvetenskapliga analysen i en allt mer komplex riktning. Genom att kartlägga naturgeografiska och ekologiska förutsättningar kunde man skapa en mer ”objektiv” landskapsbild, som låg till grund för att lyfta landskapets värden och för att lokalisera ny bebyggelse och vägar (Schibbye och Pålstam 2001).

Konsthistoriska analyser

Analysens syfte är att bedöma bevarandevärden hos byggnader och stadsdelar men också undersöka hur ny bebyggelse kan gestaltas i samklang med äldre för att på så sätt skapa förutsättningar för ett harmoniskt helhetsintryck (Schibbye och Pålstam 2001).

Visuella analyser

De visuella analysmetoderna baseras på visuella observationer och fokuserar i synnerhet på landskapets estetiska kvaliteter. Man pratar om begrepp som ”landskapsbild” eller ”stadsbild” och beskriver platsen efter dess skala, struktur, rumslighet och rumsavgränsningar. Gordon Cullens bok, ”Townscape” från 1959, är än idag aktuell och beskriver och analyserar en vandring i en medeltida stadskärna genom skisser. ”The Image of the City”, skriven av Kevin Lynch 1960 är ytterligare ett exempel på en bok som inspirerat till många visuella analyser. Lynch beskriver det omgivande landskapet genom att använda sig av begrepp som stråk, landmärken, barriärer, noder och områden (Schibbye och Pålstam 2001).

Strukturalistiska analyser

De strukturalistiska analyserna som växte fram på 1960-talet försökte klargöra arkitekturens ”inre, logiska sammanhang” (Schibbye och Pålstam, 2001, s. 8).

I synnerhet analyserades bebyggda miljöer med syftet att finna de principer som förklarade platsens gestaltning. Analyserna som har en naturvetenskaplig förankring fokuserar på att beskriva en orts strukturella drag och utvecklingsmöjligheter. Metoden, ”realistisk byanalyse” (Schibbye och Pålstam, 2001, s. 8) är den vanligaste landskapsanalysen för byggda områden i Norge (Schibbye och Pålstam 2001).

Dekonstruktivistiska analyser

Utgångspunkten för dekonstruktivister som Peter Eisenman, Daniel Libeskind och Bernard Tchumi grundar sig i fenomenet ”the urban sprawl”, som behandlar stadslivet i den splittrade staden. De dekonstruktivistiska analyserna försöker fastställa strukturer i stadsbilden som överlappar varandra, hur dessa kolliderar och i sin tur influerar varandra. Där strukturerna förenas bildas mötesplatser med nya möjligheter (Schibbye och Pålstam 2001).

Fenomenologiska analyser

En av företrädarna för de fenomenologiska analyserna är Christian Norberg-Schulz som under sin karriär försökt i att fastställa en metod som förklarar begreppet ”platsidentitet”. Orientering, identifikation och minne är elementära mänskliga behov som kan kopplas till platsen. Fenomenologer ser på landskapet som en helhet och det centrala är att förstå ”platsens själ”, genius loci. Helheten syftar både till det mänskligt formade landskapet samt det landskap som bildats genom naturliga processer (Schibbye och Pålstam 2001).

Stedsanalys/Ortsanalys

I början av 1990-talet pågick en livlig debatt i Norge angående stadsmiljön. Många tätorter ansågs vara ”stygge”, fula. De hade förlorat sin karaktär och identitet till följd av att den äldre bebyggelsen hade rivits eller att ny bebyggelse som uppfördes varken tog hänsyn till platsens förutsättningar eller till kulturhistoriska värden. Denna debatt gav upphov till Miljøvernsdepartementets handbok om stedsanalys som utkom 1993 samt fyra rapporter med syftet att vara vägledande för att skapa ”den gode sted”. ”Stedsanalysen”, Ortsanalys på svenska, utgjorde det viktigaste verktyget för att förverkliga visionen. Ortsanalysens syfte är att vara vägledande och utgöra ett kunskapsunderlag vid planarbetet för den fysiska miljön.

Handboken innefattar sex metoder som anpassas efter den enskilda ortens specifika förhållanden.

- Natur- och landskapspanalys

- *Kvalitativ platsanalys*

- *Realistisk platsanalys*

- *Kulturmiljöanalys*

- *Kommuneatlas*

- *Estetisk stadsutformning*

Vad som förenar de olika metoderna är att de alla

behandlar fyra teman:

- *Landskap och naturförutsättningar*

- *Historisk utveckling*

- *Bebyggelsestruktur*

- *Enkilda byggnader, anläggningar och andra element* (Boverket 090909)

Sekvensanalys/Karaktärsanalys

Sekvensanalysens syfte är att beskriva den befintliga situationen och indelar vägsträckan i en serie karaktärsområden. Varje sekvens har en egen karaktär som utmärker sig i jämförelse med angränsande områden. Ibland är gränsen distinkt, i andra fall är gränsen mer diffus.

Sekvensernas olika karaktärer redovisas både i löpande text, bilder samt med kartor. Eventuella värden, brister och åtgärder presenteras.

Sekvensanalyserna kan utgå från de visuella analysmetoderna som till exempel Kevin Lynchs metod som bland annat behandlar områdets skala, riktning, karaktär, stråk, samband, utblickar och landmärken (Vägverket 2005).

VAL AV ANALYSMETODER

Kungsbackas norra infartsled

Hur går man tillväga för att skapa en gestaltning längs vägsekvensen som framhäver Kungsbackas särdrag? Vilka värden och brister finns? Finns det värden i omgivningen som kan förädlas och appliceras vid gestaltningen av Kungsbackas infartsleder?

Examensarbetet inleds med en ortsanalys som följs av en sekvensanalys med syftet att skapa en djupare förståelse för Kungsbacka som stad, vägsekvensen och dess närområde. Ortsanalysen huvudsyfte är att systematisera information och utgöra ett underlag för den fysiska gestaltningen av vägen och dess närområde. Analysen grundar sig på den norska ”stedsanalysen”, och behandlar stadens historiska utveckling, dess landskap och grönstruktur, stadens fysiska utveckling samt trafik. Nedan redogörs mer ingående vad som behandlas i ortsanalysen.

Historia och stadsutveckling

Genom en kort historisk tillbakablick får vi följa hur staden en gång bildades på 1200-talet fram till idag. Genom att skapa en djupare förståelse för en stads historia och dess förutsättningar är det lättare att förstå vilka faktorer som skapar den specifika ortens unika särdrag.

I kapitlet beskrivs även de utvecklingstendenser som på sikt kommer att påverka stadens fysiska form, inklusive stadens infartsleder, däribland Arendalsleden – Varlavägen.

Landskap och grönstrukturer

Syftet är att förmedla en tydligare bild av det rika naturlandskap som präglar Kungsbacka kommun och som omgärdar stadens infartsleder. I synnerhet beskrivs de naturområden som angränsar stadens norra entré. Kapitlet behandlar även parametrar som topografi, berggrund, jordart, översvämning och skred och naturskyddade områden och faktorer som på ett eller annat sätt påverkar vägen och dess närområde.

Trafik

I samband med att Kungsbacka expanderar kommer andelen trafik att öka avsevärt. Detta får konsekvenser för stadens fysiska struktur och i synnerhet stadens infartsleder som Arendalsleden - Varlavägen. Kapitlet beskriver stadens nuvarande trafiksystem och den förväntade prognosutvecklingen, men även parametrar som buller och luftkvalitet, faktorer som kommer att påverka de boende längs vägsekvensen negativt i samband med en ökad andel trafik i området.

Sekvensanalys

Ortsanalysen följs av en sekvensanalys som indelar vägen och dess närområde i sekvenser och noder. En närmare presentation av vad som presenteras vid analysen redovisas på sidan 41. Slutsatser från analysen presenteras i en SWOT-analys. SWOT analysen redogör för eventuella värden, brister, möjligheter och hot i anslutning till vägsekvensen och dess närområde.

PRESENTATION AV KUNGSBACKA

Geografi

Kungsbacka kommun och stad

Kungsbacka stad ligger i norra Hallands län, endast 28 kilometer från Göteborg. Staden är centralort i Kungsbacka kommun som idag har cirka 73 000 invånare. Kungsbacka kommun angränsar till ett flertal kommuner, Göteborgs- och Mölndals kommun i norr, Varbergs kommun i söder och Marks kommun i öster. E6 avgränsar stadens kontakt med havet i väster och västkustbanan skär rakt igenom kommunen och erbjuder goda pendlingsmöjligheter till norr och söder (Kungsbacka kommun 090810). Flest invånare i kommunen bor längs den 8 mil långa kustremsan. Östra delen domineras av åkerlandskap, skogsbygd och genuin bebyggelsemiljö (Plan och bygg Kartavdelningen 2006).

Cirka 18.000 av kommunens invånare bor i Kungsbacka stad, en liten andel om man jämför med kommunens yta och folkmängd. Staden har småstadskaraktär, men förväntas att på sikt att få ett mer urbant uttryck i samband med att staden expanderar (Kungsbacka kommun 2009). Den gamla stadskärnan, innerstaden, är kvarterstad och präglas av låg trähusbebyggelsen från sent 1800-tal. Kungsbackaån som ringlar genom staden utgör en viktig del av stadsbilden och har i ett historiskt perspektiv haft stor betydelse för stadens handel. Redan på 1300-talet förekom torghandel i Kungsbacka och än idag anordnas traditionell torgmarknad på Stortorget i gamla stan. Förutom innerstadens butiker finns även större köpcentra såsom Kungsmässan och Freeport (Plan och bygg Kartavdelningen 2006).

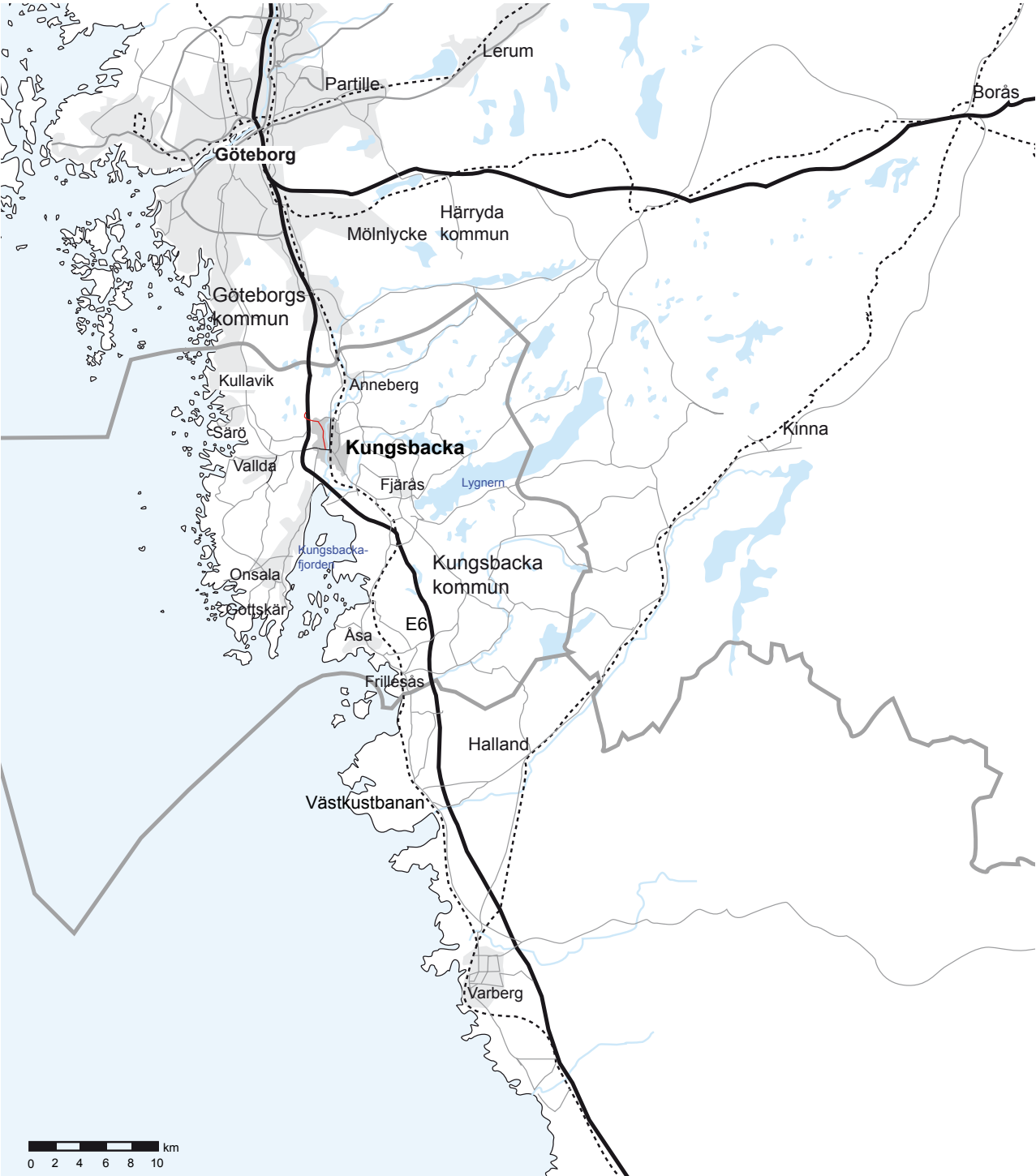
Kultur

Mitt i staden vid Kungsbackaåns vatten ligger kulturens hjärta, Kulturhuset Fyren. Byggnaden, som invigdes 1994, har fått sitt namn efter sin arkitektoniskt runda form som för tankarna till en fyr (Kungsbacka kommun 090912). Fyren inrymmer bibliotek, konsthall, café och kulturskola. Här förekommer konserter, föredrag och aktiviteter för barn (Kungsbacka kommun 090911).

Aranäsgymnasiets med Kungsbacka teater är en knutpunkt för kulturupplevelser i Kungsbackas nya stadsdel i söder. Byggnaden som är ritad av arkitekt Johan Eklind på Gert Wingårdh ab har tilldelats både Kasper-Salin priset och Kungsbacka arkitekturpris (Kungsbacka kommun 090908).

Järnvägen

Järnvägen är en stor tillgång för de boende i kommunen som enkelt kan förflytta sig via pendeln till Göteborg och Mölndal eller via regionaltåg söderut. Idag sammanstrålar all kollektivtrafik i centrum vid Kungsbacka station. Ytterligare en station finns i stadens norra utkant vid Hede (Kungsbacka kommun 09) . Dagligen pendlar en stor del av befolkningen till närliggande orter. Närmare 20 000 personer lämnar kommunen och drygt 6000 personer kommer till Kungsbacka kommun varje dag (Kungsbacka kommun 090811).



Näringslivet och sysselsättning

Man räknar med att cirka 45 % av den yrkesverksamma befolkningen arbetar inom Kungsbacka kommuns gränser. Detaljhandeln och den offentliga sektorn tillhör näringslivets betydande grenar (Kungsbacka kommun 2006). Kungsbacka kommun är uteslutande den största arbetsgivaren i kommunen, med cirka 5800 anställda, majoriteten är kvinnor. Landstinget Halland som ansvarar för närsjukvården i kommunen är ytterligare ett exempel på en stor arbetsgivare i kommunen. Andra exempel på betydande arbetsgivare är: Kungsbacka Graphic, ICA Kvantum, Sportmanship och vårdföretaget Förenade Care (Kungsbacka kommun 090811).

Utmärkande karaktärer i kommunen:

åkerlandskap



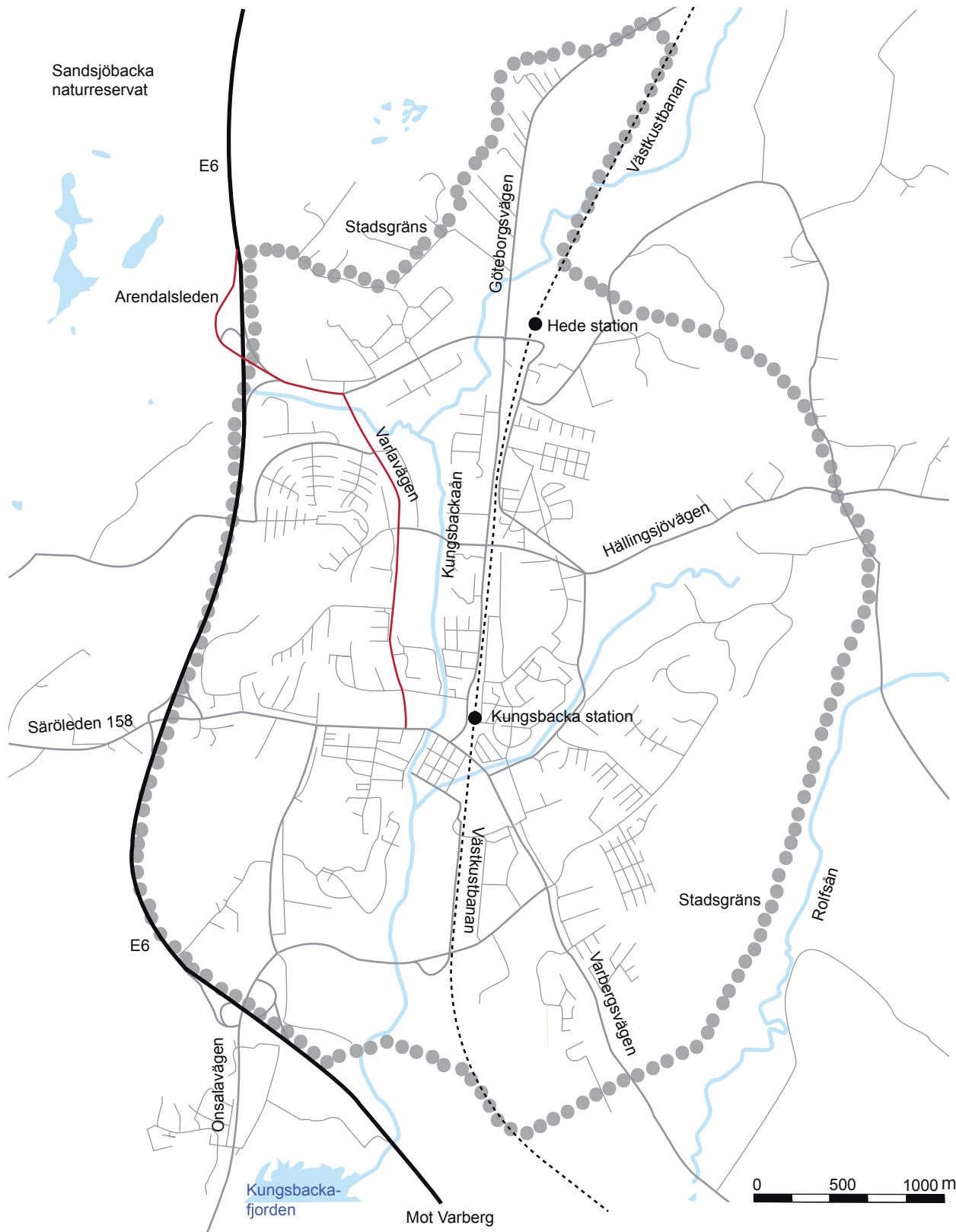
skog



villabebyggelse



kust



Bearbetad bild från den Fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka kommun, 2009, sid. 45.

INFARTERNAS PROBLEM OCH VÄRDEN

Infarterna till Kungsbacka utgör den första kontakten med staden. Vägarna som alla har en ordnad struktur leder trafikanten in till Kungsbackas småskaliga centrum. Majoriteten av stadens infartsleder är intetsägande, ovärdade och saknar identitetsskapande element som förmedlar ortens särdrag. Vägarna är ofta långa, öppna, monotona transportsträckor som skulle gynnas av en mer förtätad och definierat gaturum (Kungsbacka kommun 2009). Kungsgatan som förbinder den västra infarten, väg 158, med centrum, utgör dock ett undantag. Vägen har under de senaste åren rustats upp och genomgått en rad olika förändringar. Ny belysning, alléplantering, ny rondell samt mittrefug med ängsvegetation är exempel på åtgärder som bidragit till ett förhöjt helhetsintryck.

Stadens norra entré

Arendalsleden – Varlavägen, som utgör stadens norra entré, präglas av den verklighet som är typisk för många svenska städer. Trafikanten färdas förbi skogsbeklädda bergsryggar och vidsträckta fält, vidare genom storskaliga, monotona industrilandskap, förbi hyreshus och villakvarter, köpcentra för att så småningom ledas in till stadskärnan. Sträckan saknar en förankring till det omgivande landskapet och en logisk övergång mellan landsbygd och stad.

Dagligen pendlar en stor andel av Kungsbackas befolkning till och från staden, via Arendalsleden - Varlavägen, som för övrigt är en av Kungsbackas mest trafikerade infartsled. Drygt 15.000 fordon trafikerar sträckan varje dag (Kungsbacka kommun 2007). I den fördjupade översiktsplanen 09 beskriver kommunen sin vision om ett framtida scenario där staden präglas av ett mer stadslikt uttryck med stigande intensitet från stadens gräns till stadens centrum. Stor omsorg och grönska skall prägla stadens entréer (Kungsbacka kommun 2009). I samband med att staden expanderar kommer andelen bostäder, verksamheter och handel öka avsevärt. Detta resulterar i sin tur till ett ökat resande och mer transporter, i synnerhet längs Kungsbackas norra infartsled, Arendalsleden - Varlavägen. Vägen kommer i ett framtida perspektiv behöva breddas på vissa sträckor med ytterligare två körfält för att på så sätt kunna hantera de förväntade trafikökningarna (Kungsbacka kommun 2007).

Ambitionen om en mer urban och förtätad stadsbild ställer högre krav på gestaltningen av stadens gatu- och parkmiljö, då dessa ytor får en allt större betydelse för både de boende i kommunen och för besökare. Gestaltningen av stadens entréer bör verka för en enhetlig utformning som präglas av omsorg. Befintliga kvaliteter, exempelvis gestaltningen längs Kungsgatan, kan användas som förebild för övriga infartsleder.



Storskaliga vägrum vid stadens entréer.



Skyltkaos längs stadens norra infartsled.



Kungsgatan



Göteborgsvägen

Historia och stadsutveckling

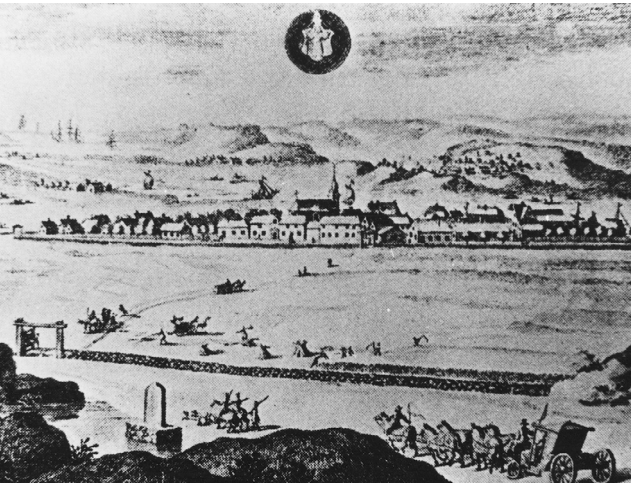
Tiden före 1880-talet

Redan på 1200-talet växte en handelsplats fram där Kungsbackaån och Söderån korsar varandra (Löfgren 1982). Vid denna plats låg Koningsbakke slott som sägs ha gett namn åt staden (Westerlund 1997). På Stortorget i centrala Kungsbacka finns idag rester av tre kyrkor varav den äldsta daterats till sent 1200-tal (Löfgren 1982). Arkeologisk forskning visar även att det har funnits bosättningar i trakterna runt Kungsbacka i många tusen år (Westerlund 1997). Redan under forntiden löpte två större vägar genom Halland, Via Regia och Kusthuvudvägen. De gamla vägarna och samhällena var oftast belägna på höjdryggar och åsar. Via Regia som har anor från 1100-talet passerade över den nord-sydliga ändmoränen vid Fjärås Bräcka. Kyrkorna låg strategiskt placerade längs de större farlederna och fungerade som samlingspunkter för befolkningen. En stor del av befolkningen färdades också över hav och åar men även sjöar som Lygnern utnyttjades som transportväg (Forsström 2002).

Kungsbacka strategiska läge vid havet och åarna skapade goda förutsättningar för att bedriva handel. Ända sedan 1300-talet har marknader anordnats i staden, en tradition som än idag starkt förknippas med Kungsbacka. Även hantverk, sjöfart och jordbruk var betydande näringar för stadens invånare (Forsström 2002).

Någon gång mellan 1403-1408 fick Kungsbacka sina stadsrättigheter, men på grund av strider med grannländerna, Norge och Danmark, fråntogs staden sina rättigheter vid ett flertal tillfällen. Inte förrän år 1578 fick staden åter tillbaka sina stadsrättigheter och idag är staden centralort i Kungsbacka kommun (Löfgren 1982).

Striderna med de nordiska grannländerna medförde att Halland under vissa perioder både var norskt och danskt (Löfgren 1982). I samband med freden i Brömsebro övergick Halland i svensk ägo år 1645 (Westerlund 1997).



Kungsbacka år 1713. Staden omgärdades på den här tiden av en mur. En port markerar stadens entré. Bildkälla: Kungsbacka kommun 2009

På 1600-talet var vägnätet runt om i landet i mycket dåligt skick. Kungsbackaån var igenslammad och kunde inte längre nyttjas som transportled utan de större fartygen fick lägga till i Kungsbackafjorden. För att gynna handel gjordes stora insatser för att rusta upp befintliga vägar och anlägga nya. Särövägen, som idag förbinder Kungsbacka med Göteborg, härstammar från den här tiden (Kungsbacka kommun 1989).

År 1834 drabbades Kungsbackaborna hårt av koleraepidemin som spreds från Göteborg. Nästa katastrof som inträffade i april år 1846 var branden som ödelade stora delar av staden (Löfgren 1982). De enda byggnaderna som idag återstår från tiden före branden är Röda stugan och Borgmästargården. Röda stugan visar ett tydligt exempel på hur bebyggelsen såg ut på 1700-talet. Bebyggelsen var låg och tät och bostadshusen låg ofta med gaveln riktad mot gatan (Kungsbacka kommun 2003).

Trots oenighet bland Kungsbackas 500 invånare byggdes staden upp på sin ursprungliga plats (Kungsbacka kommun 2009). Den gamla medeltida stadsplanen ersattes av en ny rutnätsplan ritad av lantmätare IS Wallmark. Den nya stadsplanen innebar rätvinkliga, breda gator och stora rektangulära kvarter samlade kring ett centralt placerat torg. Kyrkan fick ett nytt läge och återuppfördes nu öster om torget (Kungsbacka kommun 1989).

Tiden efter branden präglas av ekonomiska svårigheter men också av återuppbyggnad av den nya småskaliga trästaden. Att bygga stenhus var uteslutet på grund av dåliga grundförutsättningar. Byggnaderna uppfördes i ett plan och målades i ljusa kulörer. Efterhand kompletterades husen med ytterligare en våning. Den göteborgska stenarkitekturen anses ha inspirerat utformningen av bebyggelsen (Kungsbacka kommun 1989). Än idag präglar de gamla trähusen innerstaden, även om många byggnader har rivits och ersatts med modern arkitektur, med andra stilideal och uttryck.

1880-tal till 1930-tal

Järnvägens intåg i Kungsbacka år 1888 skapade nya förutsättningar och möjligheter för Kungsbackas invånare. I samband med järnvägens tillkomst, ställdes högre krav på gestaltningen av staden. Den norra infarten till staden och Badhusparken anlades vid den här tiden (Löfgren 1982).

Det nya transportmedlet spelade en avgörande roll för en ort där handel och hantverk var dominerande näringar (Kungsbacka kommun 2009). Järnvägen som användes för gods- och passagerartrafik ersatte efterhand både landsvägarnas och sjöfartens transporter (Kungsbacka kommun 1989).

Nya stationssamhällen växte fram längs järnvägen och de goda kommunikationerna gjorde att allt fler badturister började söka sig ut till kusten till orter som Särö och Gottskär. Från Hamntorget mitt i centrala Kungsbacka kunde man på den tiden åka ångbåt via Kungsbackaån ända ut till Gottskär (Forsström 2002).

Vid början av 1900-talet var Kungsbacka Hallands minsta stad med cirka 1000 invånare (Kungsbacka kommun 2009). Järnvägens ankomst till staden bidrog till att staden började expandera. I början på 1900-talet uppfördes villaområden i anslutning till järnvägen och Göteborgsvägen i stadens norra del. Många av de stora sekelskiftesvillorna som byggdes av välbeställda borgare finns kvar än idag.



Skissen visar spår i landskapet från äldre tiders väg. Skiss efter bild från Vägverket 2003, sid. 19.



Bearbetade bilder från Kungälv innerstad, Jonsson, Hans 1975, sid. 2.

Äldsta karta - medeltida stadsplan

Bilden till vänster visar Kungälvns äldsta karta från 1645. Kartan sägs vara upprättad av militära skäl efter freden i Brömsebro då staden tillföll den svenska regimen. Kungälvån och Söderån bildar den triangelformade kil som ramar in stadskärnan. Vallgatan utgjordes på den tiden av en vallgrav som avgränsade staden i norr. I söder visar kartan befästningsanläggning, Koningsbakke slott. Gatunätet utgjordes av tre huvudgator alla i nord-sydlig längriktning. År 1694 upprättades en ny byggnadsordning. Byggnader tillkom men gatustrukturen var i stort sett oförändrad fram till branden 1846 (Kungälv kommun 1989).

Kungälv efter branden -
nutida rutnätsplan från 1846

Den nedre kartan, ritad av lantmätare IS Wallmark, visar den idag gällande stadsplanen som tillkom efter den förödande branden år 1846.

År 1912 upprättades en ny stadsplan som reglerade bostadsbyggandet i norr och utökade stadens kvarter från 14 till 36 stycken (Kungsbacka kommun 1989).

Industrialiseringen gick mycket sakta och Kungsbacka stad behöll karaktären som agrar köpstad ända fram till 20-talet. Samhällsutvecklingen bidrog till att stadens äldre ladugårdsbyggnader fick nya funktioner som exempelvis bilverkstäder eller lagerlokaler (Kungsbacka kommun 2009).

På 30-talet var både Laholm och Kungsbacka länets minst industrialiserade städer (Kungsbacka kommun 1989). I samband med att staden industrialiserades ökade även befolkningen. År 1930 hade staden 2000 invånare. Majoriteten av befolkningen bodde i innerstaden (Kungsbacka kommun 2009).

1930-tal fram till idag

På 30-talet fick bilismen sitt genombrott och ångbåten som trafikerade sträckan till Gottskär var snart ett minne blott. I samband med depressionen gjorde staten stora satsningar på infrastrukturen runt om i landet. Kungsbackas södra infartsled, Varbergsvägen, rustades upp och rätades ut. Den allmänna semesterlagen som trädde i kraft i kombination med det ökade bilinnehavet ledde till att det blev allt vanligare att medelklassen byggde sommarhus längs kustremsan (Forsström 2002).

Även Kungsbacka stad expanderade. Under 30-talet uppfördes villor i den västra delen av staden samt öster om järnvägen. Västra villastaden började byggas vid mitten av 30-talet men utbyggnaden avstannade i samband med andra världskriget. De första husen som byggdes på 30-talet präglas av funktionalismens stilideal. Därefter fortsatte området att utvecklas successivt fram till slutet av 60-talet. Bostadsområdet öster om järnvägen är ett typiskt egnahemsområde från mitten av 30-talet. Stadsplanemönstret speglar enkelhet med husen placerade i raka längor. I innerstaden uppfördes under den här perioden ett antal stenhus i tre våningar (Kungsbacka kommun 1989).

Industrier etablerade sig i staden och befolkningen ökade sakta men säkert. Under 40-talet fanns ett flertal industrier inom textil-, verkstads- och trävarubranschen. Den största var Verkstads AB Domus som tillverkade tvättmaskiner (Kungsbacka kommun 1989).

På 50-talet och ända fram till kommunsammanslagningen 1974 expanderade staden längs Kungsgatan och öster om järnvägen. Anledningen till att expansionen gick så långsamt var att centralorten formade en ö mellan grannkommunerna Tölö och Hanhals. Detta begränsade utvecklingen och bildade en förhållandevis liten centralort om man jämför med kommunen i övrigt (Forsström 2002).

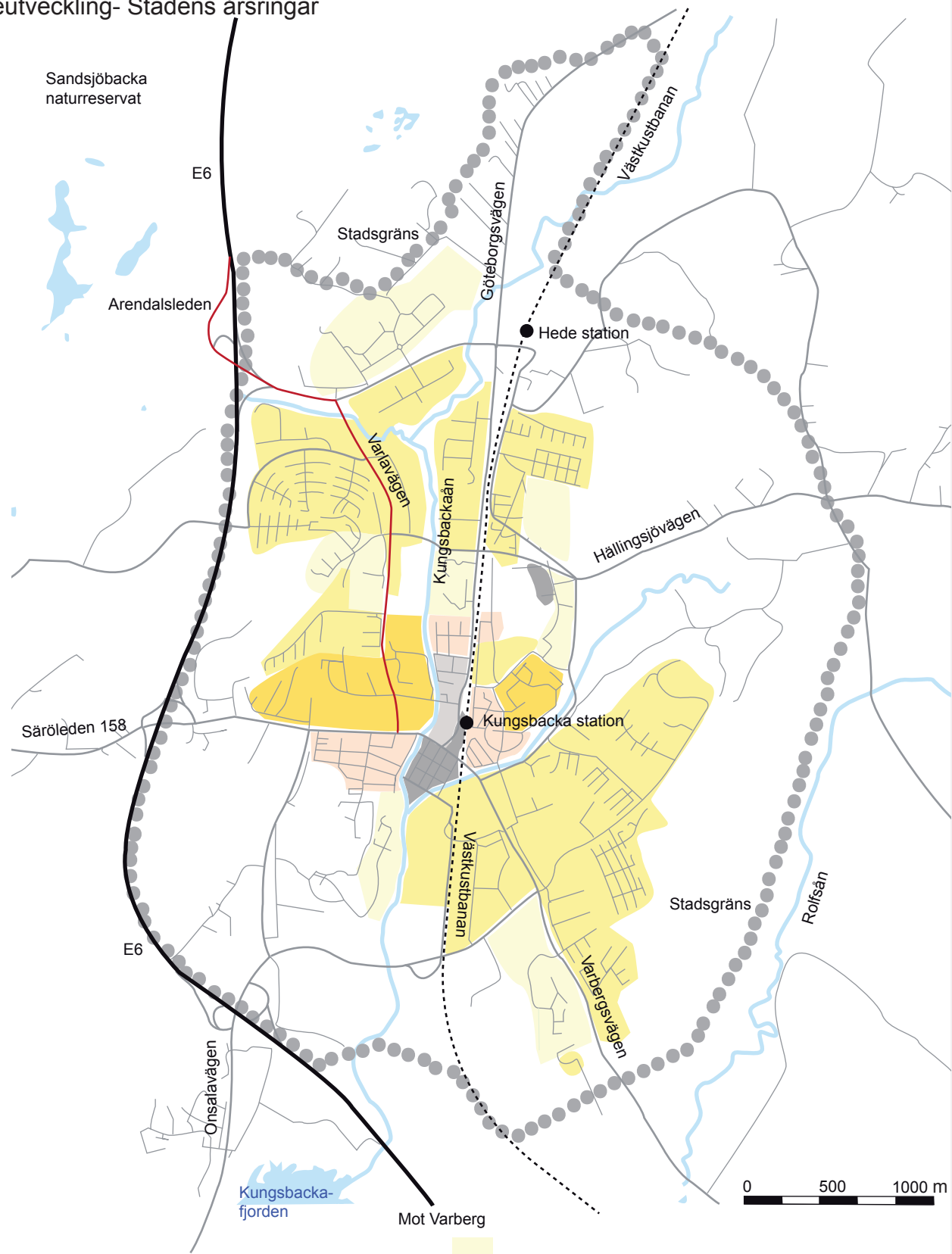
På 60-talet och 70-talet utvidgades Kungsbackas norra delar vid infartslederna och järnvägen men även i sydöst pågick ett omfattande bostadsbyggande. Det var inte bara staden som expanderade. Runt om i kommunen byggdes sammanhängande bostadsområden och fritidshus byggdes om till permanentbostäder.

I takt med att kommunen växte ökade trafiken. Den gamla riksvägen från 1844 som löpte genom stadskärnan vidare

söderut ersattes av ny motorväg väster om staden. Vägen avgränsar stadens kontakt med vattnet och skapar en tydlig barriär i väster. Pendeln som tillkom 1992 skapar goda förbindelser med Göteborg i norr och Varberg i söder.

Efterhand har staden successivt utvidgats och förtätats. Nya bostadsområden och industrier har tillkommit exempelvis Fors, Borgås, Varla, och Hammerö. Idag bor ca 18.000 invånare i Kungsbacka, men enligt kommunens vision förväntas stadens invånarantal stiga till 25.000 (Kungsbacka kommun 2009).

Bebyggelseutveckling- Stadens årsringar



Stadens årsringar

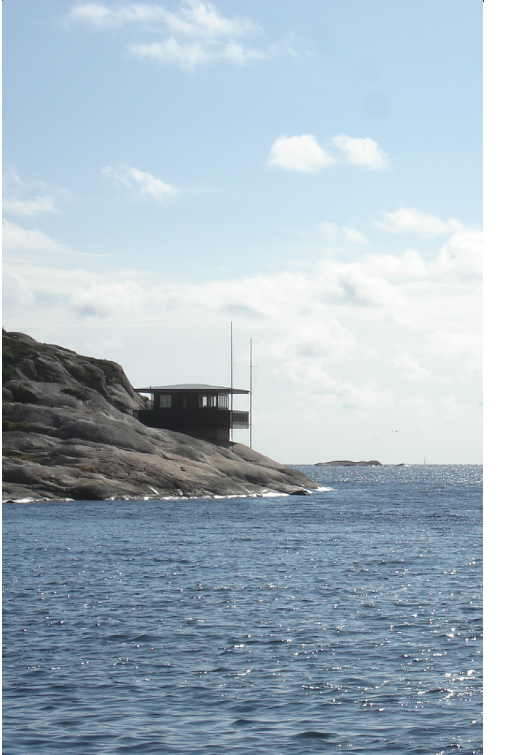
I staden finns hus från olika tidsepoker som alla bidrar till stadens karaktär. Från början koncentrerades bebyggelsen till innerstaden. Successivt har Kungsbacka ökat i storlek och gradvis expanderat i både norr och söder. Den mest omfattande expansionen skedde på 1960- och 1970-talet, dock skönades den äldre bebyggelsen i innerstaden (Forsström 2002).

- 1980-2000
- 1960-1979
- 1950-talet
- 1920-1950
- 1900-1920
- 1900

ORTSANALYS

Kungsbacka i bilder





ORTSANALYS

Utvecklingstendenser

Kungsbacka kommun har som målsättning att expandera och förtäta staden både i norr och i söder, vilket framgår av stadens vision. Detta i sin tur kommer leda till att Kungsbacka centrum expanderar och förtätas med nya bostäder och verksamheter. Detta är faktorer som är viktiga att ta hänsyn till vid en gestaltning som visar ett framtida scenario av vägsträckan.

Utvecklingsområden som ansluter Varlavägen

1. Kungsgärde

Kungsgärde är ett 20 hektar stort utvecklingsområde som angränsar Varlavägen i öster. Området som idag utgörs av en åker planeras att i framtiden bebyggas med 300 bostäder. I direkt anslutning till Varlavägen skall företag lokaliseras. Längs Kungsbackaån planeras en park. Området längs Kungsbackaån ligger i riskzon för översvämning (Kungsbacka kommun 2009).

2. Kvarteret Gjutaren och kvarteret Liljan

Väster om Varlavägen ligger Tingberget. Marken är både kommunal och privatägd. Området är cirka 4 hektar stort och ligger med gångavstånd till Kungsbackas innerstad och Kungsmässan. Här ligger idag ett flertal företag, ett gammalt stenhuggeri samt Elof Lindälvs gymnasium. Enligt kommunens planer skall området förtätas med ytterligare 150 bostäder med 4 till 5 våningar samt företag (Kungsbacka kommun 2009).

3. Kvarteret Valand

Området som idag ägs av kommunen ligger centralt insprängt mellan Kungsmässan, Fyren och innerstaden. Tanken är att Valand på sikt skall utgöra en länk mellan innerstaden i söder och stadens norra centrum. I dagsläget finns idag ett äldreboende, en förskola och en stor parkeringsplats i kvarteret Valand. Enligt kommunens planer skall både förskolan och äldreboendet flyttas. Området skall utvecklas med cirka 100 nya bostäder, företag, service samt ett nytt parkeringshus (Kungsbacka kommun 2009).

Vision

”*Kungsbacka* skall växa och bli ett mer framträdande nav i kommunen. Vi skall bygga *tätare, mer stadslikt och högre* än tidigare. Utvecklingen skall präglas av *variation, valfrihet och verksamhet*. Variation i stadsplaneringen med en nybyggnation som har mer *djärv stil och arkitektur*, valfrihet i bostadsutbud med fler mindre lägenheter, verksamhet med nya arbetsplatser inom service- och tjänstesektorn samt ett stadsliv med rika möjligheter till möten, kulturupplevelser, restaurangbesök och övernattningsmöjligheter. Ny bebyggelse skall präglas av varsamhet så att *kulturvärden* beaktas.”

(Citat hämtat från, Kungsbacka kommun s, 29, 2009)



Bearbetad bild från kommunens GIS program

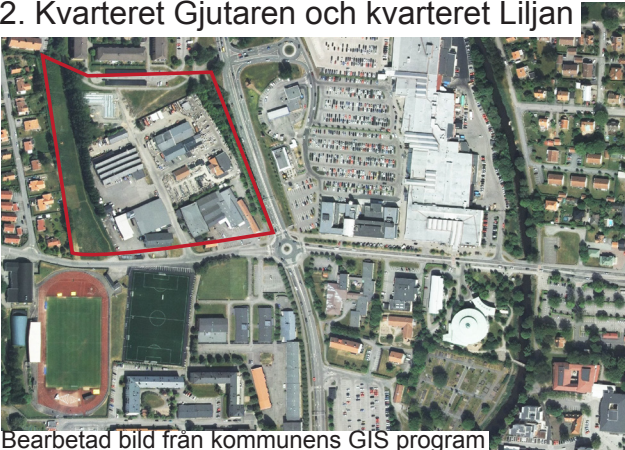
--- Framtidens centrum
— Morgondagens centrum
— Dagens centrum

1. Kungsgärde



Bearbetad bild från kommunens GIS program

2. Kvarteret Gjutaren och kvarteret Liljan



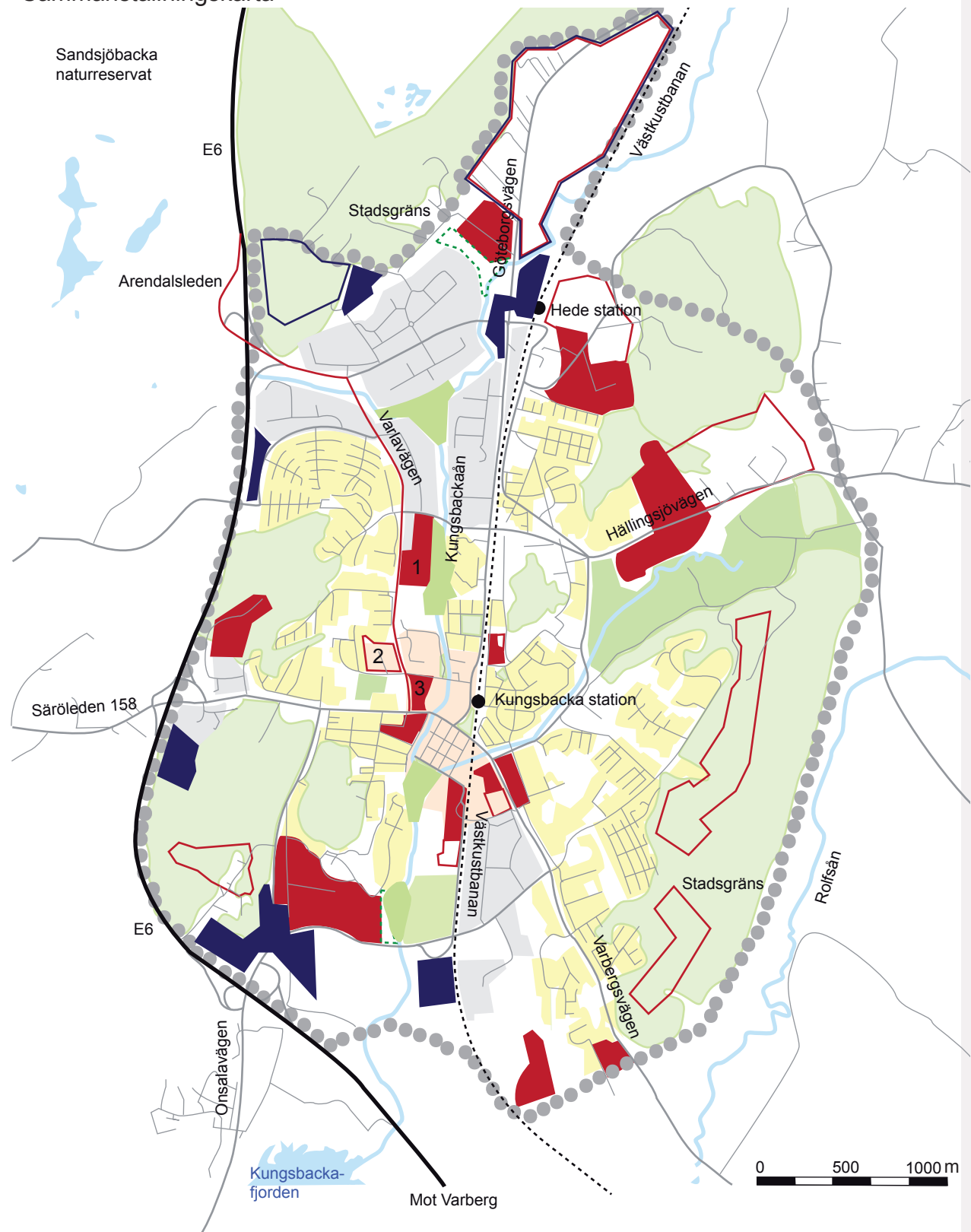
Bearbetad bild från kommunens GIS program

3. Kvarteret Valand



Bearbetad bild från kommunens GIS program

Sammanställningskarta



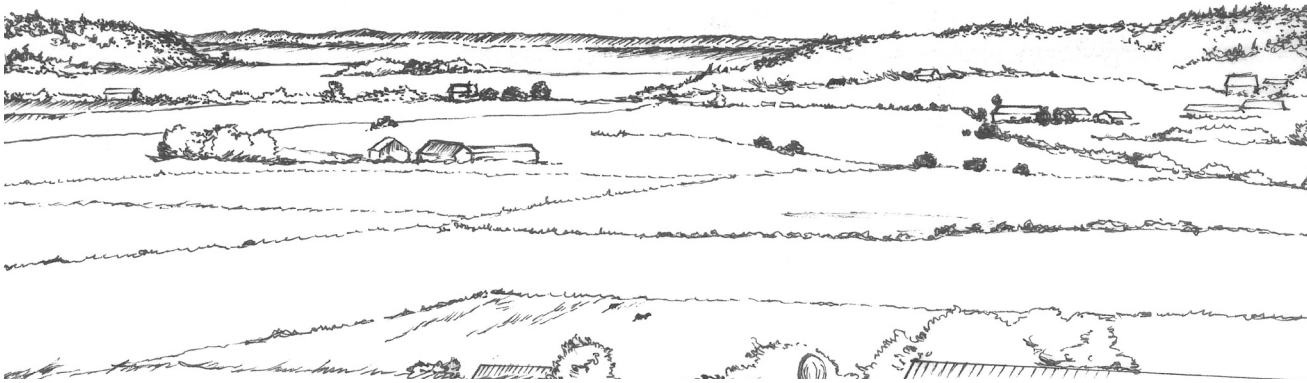
Nuvarande användning

- Bostadsområde
- Centrumfunktioner
- Företag och service
- Idrottsområde
- Naturområde och parker

Planerad utbyggnad

- Park utreds
- Park planeras
- Bostadsområde planeras
- Bostadsområde utreds
- Företag och service planeras
- Företag och service utreds
- Företag, service och bostäder utreds

Bearbetad bild från den Fördjupade översiktsplanen för Kungälv kommun, 2009, sid 7.



”Så hade vildgässen brutit upp en morgon och flugit neråt Halland...”

I östra delen var det höglänt med stora ljunghedar, som påminde om Småland, och längre mot väster var det täckt med runda, kala bergkullar och sönderskuret av vikar ungefär på samma sätt som Bohuslän.

Men när vildgässen fortsatte resan söderut längs det smala kustlandskapet, hade pojken suttit och hängt ut över gåshalsen och inte lyft ögonen från marken. Han såg hur kullarna glesnade och slätten bredde ut sig. På samma gång märkte han, att kusten blev mindre söndertrasad. Skärgården utanför glesnade och försvann, och det vida, öppna havet kom ända fram till fastlandet.

Och så upphörde skogen. Det hade funnits många sköna slätter högre upp i landet, med de hade legat inramade av träd. Skogen hade funnits överallt. Det var som om landet egentligen tillhörde träden, och den odlade jorden hade legat som stora röjningar i skogen. Och på alla slätter hade det funnits gott om dungar och hagar, liksom för att det skulle synas, att skogen när som helst kunde återta landet.

Men här var det annorlunda. Här hade slättmarken tagit herraväldet. Den bredde ut sig ända bort i till synranden. Det fanns stora skogsplanteringar, men ingen vildskog. Just detta att landet låg så öppet med åker vid åker, gjorde, att det påminde pojken om Skåne. Den nakna slätten med sandfält och tångvallar tyckte han sig också känna igen. Han blev både glad och ängslig, när han såg detta. ”Nu kan jag inte vara långt hemifrån”, tänkte han.

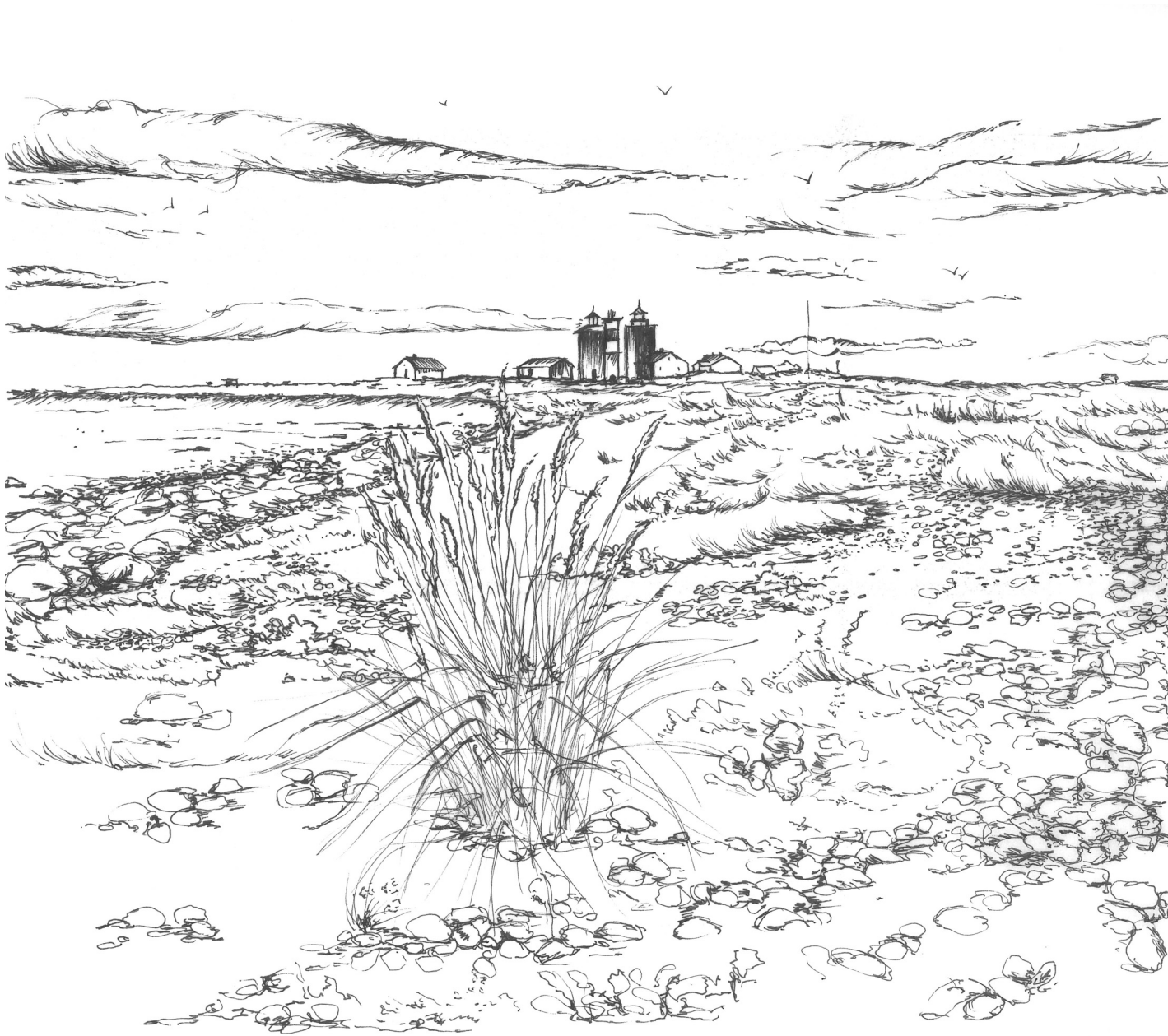
Landskapet förändrade sig nog. Åar kom brusande ner från Västergötland och Småland och bröt slättens enformighet. Sjöar, mossar, ljunghedar och flygsandfält bredde ändå ut sig allt vidare, ända tills Hallandsås reste sig nere vid Skånegränsen med sina vackra klyftor och dalgångar.---

”

- Selma Lagerlöf

Nils Holgerssons underbara resa, sid. 581-582.

År 1624 uppfördes de två första fyrarna vid det förädiska revet på ön Nidingen. Bilden till höger visar de två stenfyrtorn som uppfördes år 1834 av sten från Varbergs fästning (Position Nidingen 090907).



ORTSANALYS

Landskap och grönstruktur

Topografi och landskapstyper

Landskapet i norra Halland präglas av ett kuperat sprickdalslandskap där korsande dalgångar och fördjupningar formar ett så kallat rutplatålandskap. Man kan indela landskapet i två naturgeografiska zoner. Den västra delen av landskapet ingår i Norra Hallands och Södra Bohusläns kustområde medan den östra delen tillhör Södra Västergötlands sprickdalsområde.

I väster finner man ett skärgårdslandskap med klippor, öar och vikar. Längs kusten finns också öppna hållmarker, ljunghedar och havsstränder med vindpinad vegetation med ek och tall. I skyddade lägen förekommer naturlig lövskog (Vägverket 2003). Floran längs den 8 mil långa kustremsan består i huvudsak av tork- och salttåliga växter som växer på ytterst tunna jordskikt, såsom trift, strandråg, sedumarter, strandglim och strandkål. Andra vanligt förekommande växter är styvmorsviol, kaprifol, vass, nypon och björnbär.

Ju längre in i landet man kommer desto mer påtaglig blir sprickdalstopografin. Förr var stora delar av dessa marker sumpmarker men idag är de utdikade och används främst som jordbruksmark (Vägverket 2003). Bergsryggarna i väster sträcker sig cirka 100 m.ö.h. och dalgångarna ligger lägre än 25 m.ö.h.(Kungsbacka kommun i samverkan med Naturvårdsverket 2003).

Kungsbackafjorden är en sydlig sprickdal som följer Vänern via Götaälvdalen till Göteborg och därefter ända till Kungsbacka. Fjorden har stora grundområden både i norr och öster där djupet ligger på drygt 3 meter (Kungsbacka kommun i samverkan med Naturvårdsverket 2003).

I öster förändras landskapet. Här präglas naturen av stora, sammanhängande barrskogar. Sprickdalarna blir allt smalare och glesare och i dalgångarna finner man jordbruksmarker och sjöar (Vägverket 2003). Lygnern är en näringsfattig klarvattensjö som används som vattentäkt för de boende i Kungsbacka kommun. Den är 3000 ha till ytan och cirka 48 meter djup som djupast (Kungsbacka kommun i samverkan med Naturvårdsverket 2003).

Geologi

Berggrund och jordart

Berggrunden i Kungsbacka kommun utgörs av urberg och tillhör den sydvästsvenska gnejsregionen. Den mest förekommande bergarten är grå gnejser men även granit förekommer. Berggrunden i kustlandskapet domineras av ögongranit med inslag av grönstenar. I de östra delarna förekommer olika typer av gnejser. Grönstenar är basiska och ger upphov till näringsrika markförhållanden till skillnad från gnejs och granit som är sura och som bidrar till näringsfattiga, sura jordar.

Den dominerande jordarten är morän som bildats av osorterat bergmaterial under istiden. Vid Kungsbackafjordens östra strand och vid Vallda Sandö förekommer även marsk, en ovanlig jordart som består

av tunna lager av sand och torv (Kungsbacka kommun i samverkan med Naturvårdsverket 2003).

Kungsbackas grönstruktur Företsättninga

Kungsbacka stad omgärdas av stora naturområden och avståndet till havet är bara 2 km i söder och 5 km i väster om man räknar från tätortsranden. Inne i staden finns det dock begränsat med parkmiljöer och ytor för rekreation. Detta är inget unikt för Kungsbacka utan vanligt förekommande på mindre orter. Kommunen beskriver en önskan om en nyansering av det gröna för att på sikt utveckla grönska med varierad karaktär i staden (Ljungman 2007). Den Fördjupade Översiktsplanen beskriver kommunens vision om att etablera en park i staden, i anslutning till bostäder och verksamheter.

Grönområden och parker i Kungsbacka stad

Kungsbackaån

Kartan på sidan 31 visar hur skogsområden i utkanten av staden formar öar som ramar in stadskärnan. Kungsbackaån som ringlar fram genom staden, från norr till söder ända ner till havet, utgör en viktig del av stadsbilden och kan beskrivas som det mest betydande element för grönstrukturen i Kungsbacka. Ån har en rik bottenfauna och fungerar som reproduktionsområde för både lax och havsöring (Ljungman 2007).

I dagsläget finns stora brister vad gäller tillgängligheten till Kungsbackaån, både för cyklister och fotgängare. Kommunen har dock utarbetat ett gestaltningsprogram för hur ån kan utvecklas till ett sammanhängande stråk som länkar samman stadens olika delar. Syftet är att synliggöra och förstärka åns karaktärer, förtydliga de gröna kvaliteterna samt skapa bättre fysiska samband (Ljungman 2007).

Översvämningsrisk och skred

Områden som angränsar till Kungsbackaån ligger i riskzon för översvämning, i synnerhet stadens södra delar. Vattennivån kan höjas hastigt vid intensiva regn och hårda vindar. Senast i december 2006 svämmandes ån över. Ån så länge är det svårt att förutsäga hur omfattande översvämningarna blir till följd av klimatförändringarna. Kommunen utreder om en eventuell invallning och breddning av ån kan ha dämpande effekt.

Stora delar av staden består av lera. Detta medför att det finns risk för skred, särskilt vid branta, leriga partier där risken för översvämning är stor, exempelvis vid Hallabäcken nordväst om Varlavägen samt vid Kungsbackaån (Kungsbacka kommun 2009).

Parker

Badhusparken som är den enda kommunägda parken i Kungsbacka, är belägen mitt i stan vid järnvägen. Parken har fått sitt namn efter ett badhus som förr i tiden låg mellan stationen och innerstaden. Badhuset uppfördes år 1897 och revs på 30-talet. En frodig lindallé ramar in parken och vittnar om platsens historia. På senare år, i samband med trafikomläggningar i centrum, har parken fått ett nytt utseende. Mitt i parken finns fontänen, ”Glädjens källa”,

frodiga perennplanteringar och granitskulpturen, ”Snövit”. (Kungsbacka innerstad AB 090817). På grund av sitt utsatta läge fungerar parken mer som rörelsestråk än som rekreationsyta.

Parken Skansen, bildar den gröna kil där Kungsbackaån och Söderån korsar varandra. Här låg en gång i tiden stadens medeltida slott omgiven av en vallgrav med träpalissad (Kungsbacka kommun 2003). Parken ägs inte av kommunen och är idag otillgänglig. Både Badhusparken och Skansen är exempel på kulturhistoriskt värdefulla grönområden. Andra exempel är Tölö vattentorn och Tingbergsvallen men även kyrkogårdar, stenvälsbroar, alléer, stengärdesgårdar och fornlämningar berättar om stadens historia (Kungsbacka kommun 2009). Runt kulturhuset ”Fyren” i anslutning till Kungsbackaån finns ett grönt promenadstråk som på sikt kommer utvecklas och ingå i ett mer sammanhängande rörelsestråk.

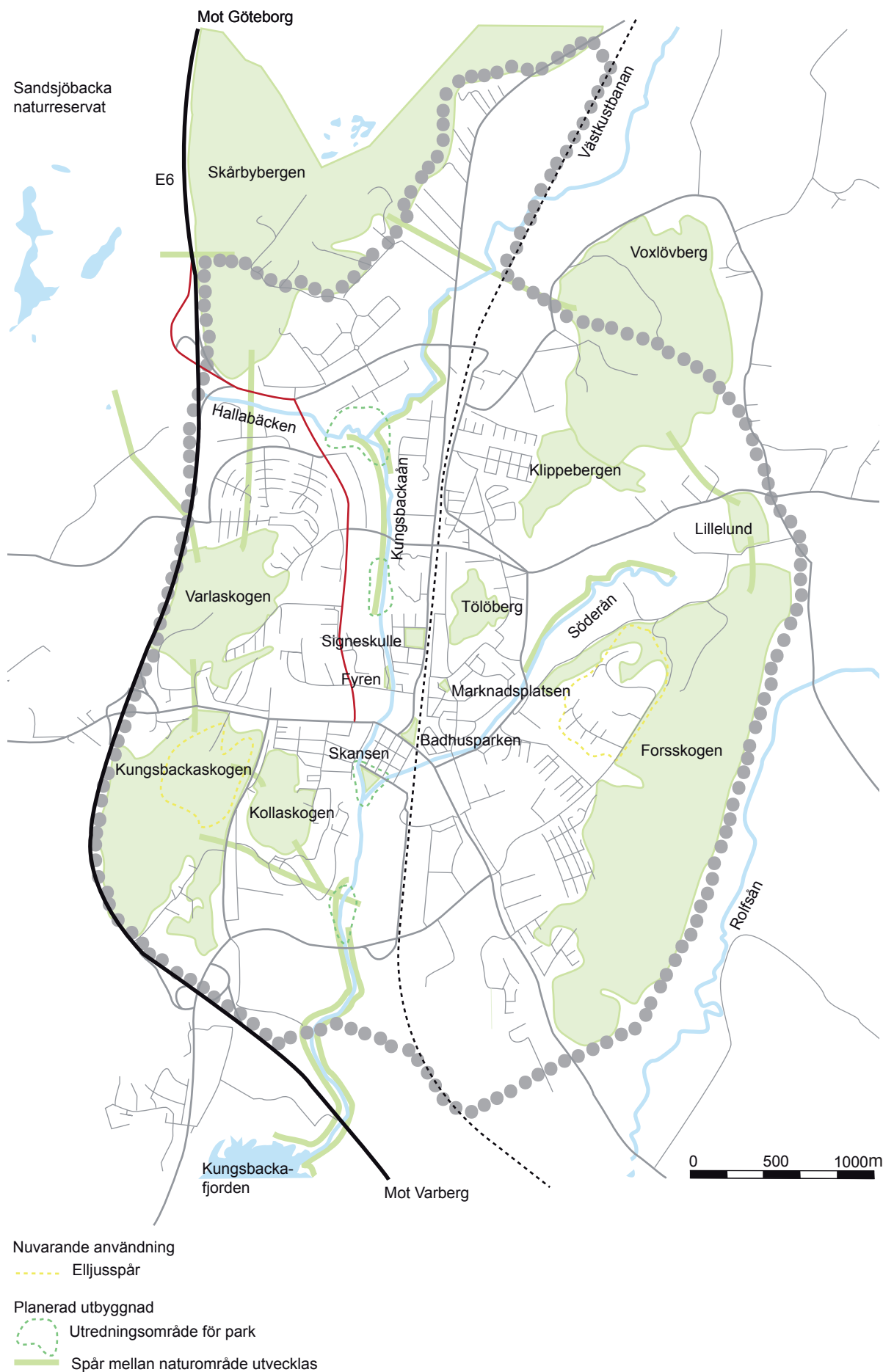
Skog och naturmark

Kungsbacka stad omgärdas av frodig natur och skogsområden av varierad karaktär. Kungsbackaskogen är ett populärt grönområde med motionsspår. Skogen som anlades i slutet av 1800-talet består av blandskog med både bok och gran (Löfgren 1989). Skårbybergen är ett kuperat bergsområde beläget norr om Varla. Skogen består till huvudsak av ädellövskog och har rik flora och fauna.

Naturskyddade områden

I anslutning till staden finns även 14 naturreservat. Kungsbackafjorden, Särö Västerskog, Nidingen och Sandsjöbacka är några exempel. Sandsjöbacka naturreservat är beläget väster om E6, norr om Arendalsleden och består av en höjdplatå i det nordhalländska sprickdalslandskapet. Vegetationen på höjdplatåerna utgörs av vidsträckta ljunghedar, tall, ek, björk och en. I dalgångarna vid Sandsjön finner man lövskogar och fuktiga kärrmarker. För bara några hundra år sedan dominerade ljunghedarna det halländska landskapet. Idag arbetar man aktivt genom röjning, bete och kontinuerlig bränning för att återställa de gamla igenvuxna hedmarkerna (Länsstyrelsen Hallands län 090818).

Grönområden och parker i Kungälv stad



Bearbetad bild från den Fördjupade översiktsplanen för Kungälv kommun, 2009, sid.37.

Kust



Åker



Skog



Svagheter:

- Få grönytor och parker för vistelse och rekreation i staden.
- Brist på sammanhängande grönsåk.
- Närliggande grönområden svårtillgängliga för de invånare som saknar bil.
- Trafikbuller stör i stadens grönområden.

Styrkor:

- + Goda möjligheter för rekreation utanför staden, med närhet till skärgården och andra natursköna områden som Tjolöholm, Fjärås Bräcka och Sandsjöbacka.
- + Kungälvskogen har stor utvecklingspotential och är en stor tillgång för de boende i Kungälv.

Möjligheter:

- Det geografiska läget med närhet till hav och natur upplevs inte i staden. Att föra in det omgivande landskapet i staden och kopplingen till havet kan vara en möjlighet vid gestaltning av stadens entréer.
- Utveckla Kungälvskogen till ett sammanhängande rörelsestråk med varierad parkkaraktär. Gradvis mer urban gestaltning ju närmare stadskärnan man kommer.
- Öka tillgängligheten till skogsområden.

ORTSANALYS

Trafikstruktur

Vägar

Den nationella stamvägen, E6, avgränsar stadens kontakt med havet i väster. Här ansvarar Vägverket för väghållningen till skillnad från i Kungsbacka stad där kommunen är ytterst ansvarig (Kungsbacka kommun 2006). De resterande vägarna som omger staden utgörs av regionala landsvägar. Vägarna inom stadens gränser utgörs av genomfartsleder men också av mindre vägar och gator av lokal karaktär. I samband med att staden expanderar kommer stadens gränser att vidgas. Detta leder i sin tur till att ett flertal vägar kommer att höras till kommunens ansvarsområde till exempel, Hällingsjövägen vid Tölö ångar, Göteborgsvägen vid Björkis samt Varbergsvägen i söder (Kungsbacka kommun 2009).

Nuvarande trafiksystem

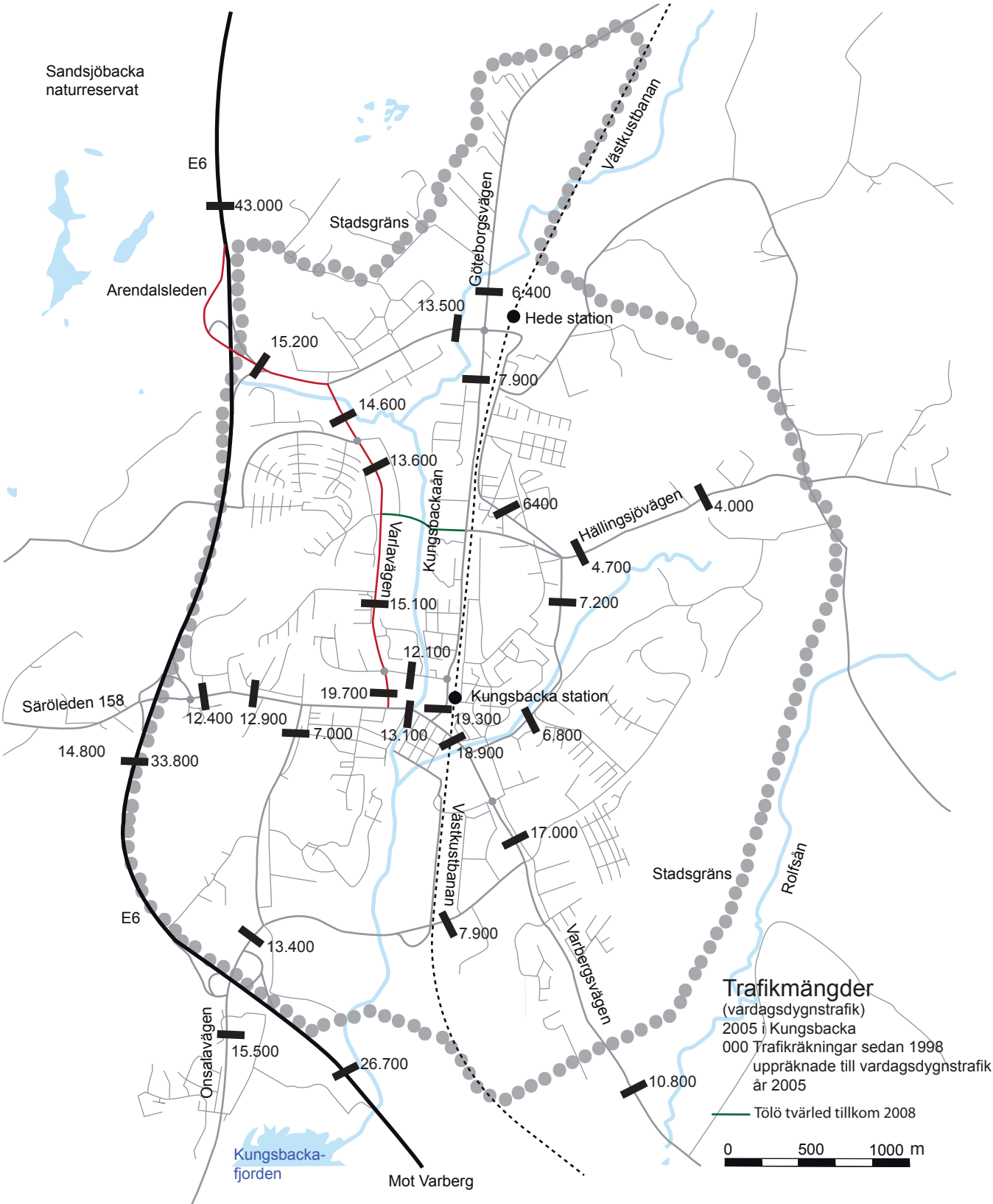
Trafikmängder och trafikutveckling

Kartan till höger visar utförda trafikräkningar av vardagsdygnstrafiken från hösten 2005 i Kungsbacka. De största trafikmängderna koncentreras till stadens nord-sydliga trafikstråk, Varlavägen-Kungsgatan-Varbergsvägen. Ungefär 15.000 trafikanter passerar dagligen sträckan Arendalsleden-Varlavägen. Den västra infarten Säröleden 158 är också en trafikerad infartsled med en vardagsdygnstrafik på cirka 14.800 fordon. Vid undersökningen jämfördes beräkningarna med den tidigare trafikrapporten från 1990. Man kunde på så sätt konstatera att andelen in/utfartstrafik hade ökat med 28% (Kungsbacka kommun 2007).

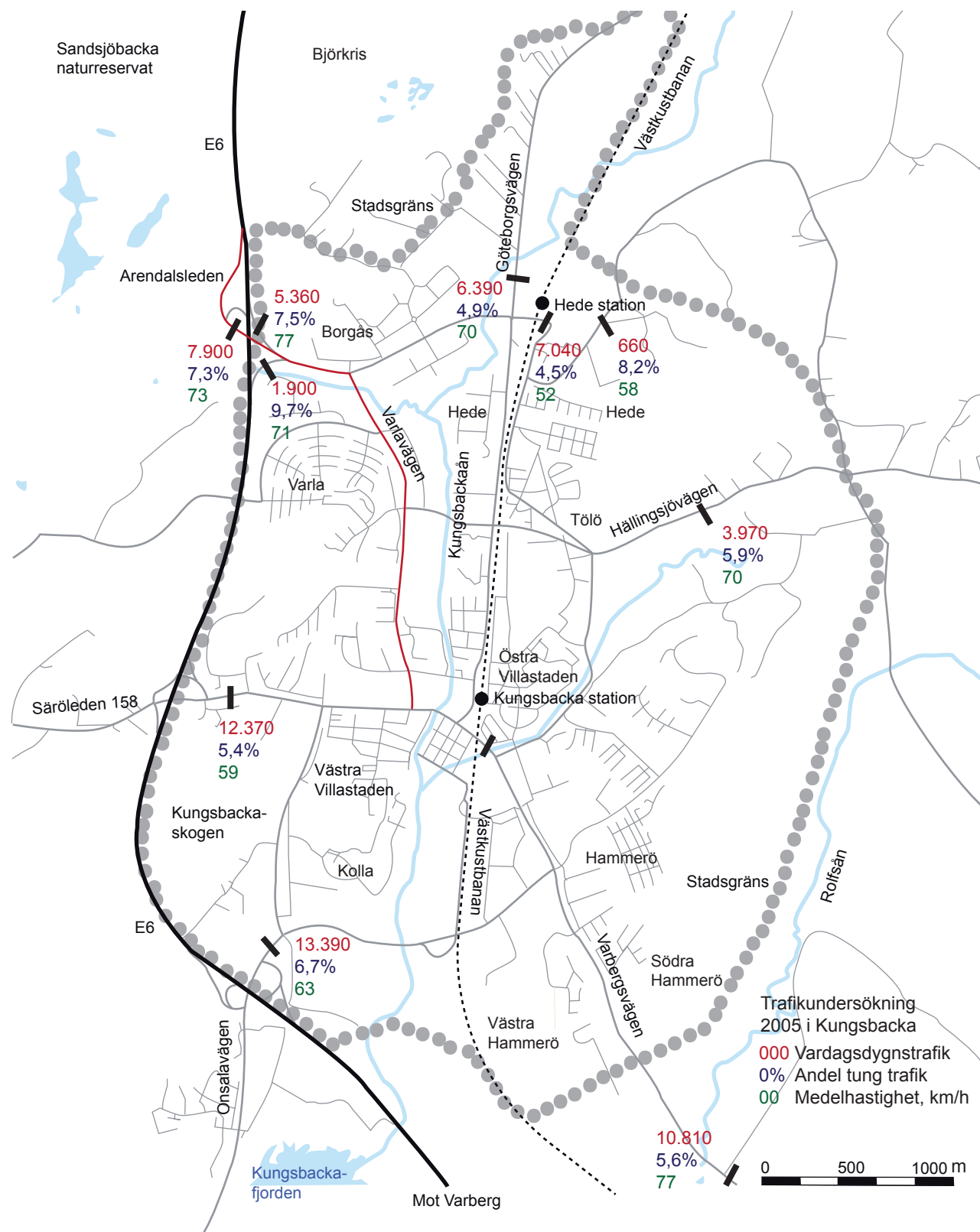
Andelen tung trafik framgår av kartan på sidan 35.

Trafiksäkerhet

Varlavägen har karaktären av landsväg och präglas av ett brett vägrum som bidrar till höga hastigheter in i staden. Det primära för trafikanten är att ta sig fram så fort som möjligt in och ut från stadens centrala delar. Trots detta har inte några allvarliga olyckor inträffat på sträckan. Varlavägen är en trafikseparerad sträcka och saknar övergångar. Istället hänvisas fotgängare och cyklister till tunnlar som passerar under Varlavägen. Många av tunnelarna omges av tät vegetation vilket bidrar till att man som cyklist och fotgängare upplever en känsla av otrygghet. Vägsträckan saknar ett sammanhängande gång- och cykelstråk vilket begränsar tillgängligheten ifrån Kungsbackas verksamhetsområden i norr med stadens centrala delar.



Bearbetad bild från Trafikledsplanen för Kungsbacka kommun, 2007, sid 17.



Bearbetad bild från Trafikledsplanen för Kungsbacka kommun, 2007, sid. 16.

ORTSANALYS

Trafikledsplan

Prognosutveckling

För att kunna hantera stadens expansion har en trafikledsplan tagits fram i kommunen. Planen redovisar prognoser för biltrafikens utveckling i ett kort och längre tidsperspektiv. När man talar om en utveckling på kort sikt menar man fram till år 2010, utveckling på lång sikt avser en trafikprognos fram till år 2020 (Kungsbacka kommun 2007).

Visionen om en urban stadsbild kommer på sikt att påverka trafikleds nätet i Kungsbacka stad och i synnerhet stadens infartsleder. Detta beror på att en stor andel av den planerade utbyggnaden av staden, både bebyggelse och verksamheter, kommer att koncentreras till stadens ytterområden.

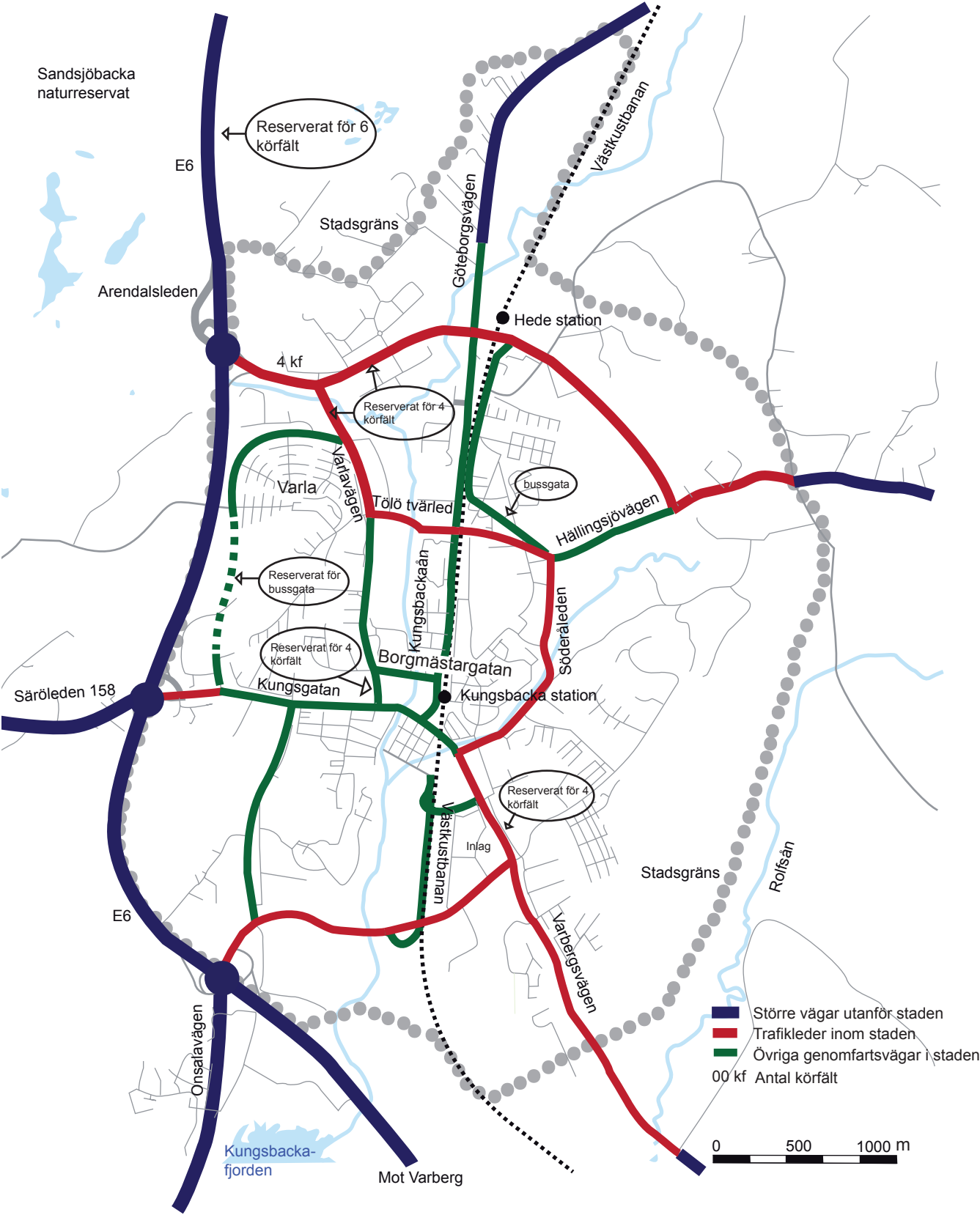
Utvecklingsprognos fram till 2010

På kort sikt ser man en trafikökning i stadens centrala delar, kring stationen (+1500) men också längs Varlavägen, i synnerhet mellan Arendalsleden och Tölö tvärled (+20.000). En annan infartsled som enligt prognosen kommer att påverkas av trafikökningar är stadens södra infartsled Varbergsvägen, längs sträckan Inlagsleden och Söderåleden (+20.000) (Kungsbacka kommun 2007).

Utvecklingsprognos fram till 2020

Ser man till utvecklingen på lång sikt fortsätter trafiken enligt prognosen att öka längs de yttre lederna. Trafiken har ökat markant längs E6 och vägen kommer enligt den långsiktiga prognosen behöva breddas till 6 körfält för att klara ökad trafikbelastning. Enligt Trafikledsplanen kommer en utbyggnad till fyra körfält vara nödvändig vid följande sträckor:

- Varlavägen, sekvensen Arendalsleden-Tölö Tvärled (23.000-24.000 fordon per dygn).
- Varlavägen, från och med korsningen med Borgmästaregatan till att vägen korsas av Kungsgatan.
- Varbergsvägen, sträckan Inlagsleden-Söderåleden (Mer än 20.000 fordon per dygn. Siffran inkluderar smittrafik på lokala gator).
- Arenadalsleden, sträckan Varlavägen till Freeport (23.000 fordon per dygn) (Kungsbacka kommun 2007).



Bearbetad bild från Trafikledsplanen för Kungsbacka kommun, 2007, sid. 31.

Buller i staden

Ett ökat resande och mer transporter kommer att resultera i förhöjda bullernivåer i Kungsbacka. Tågtrafiken och vägtrafiken utgör de största bullerkällorna i staden. Kommunen har utfört beräkningar av ekvivalenta (genomsnittliga) och maximala ljudnivåer för väg- och tågbuller. Rapporten ”Konsekvensbeskrivning buller och luft”, beskriver nuläget men också utvecklingen på lång sikt.

Rapporten visar att den största trafikökningen kommer att ske längs stadens infartsleder och i synnerhet längs vägsträckor som Varlavägen, Kungsgatan, Söderåleden, Göteborgsvägen samt Varbergsvägen.

Även tågtrafiken förväntas öka vilket medför ett ökat buller i staden. På lång sikt förväntas den ekvivalenta ljudnivån öka med cirka 5 dBA längs järnvägen och därmed överskrida riktvärdet på 60 dBA (Kungsbacka kommun och GF 2007).

Boendemiljö

Varla

Stadens norra infartsled, Varlavägen, angränsar till stora bostadsområden såväl villakvarter och flerbostadshus. Bostadsområdet Varla angränsar vägen i väster och består av enbostadshus, flerbostadshus och några enstaka radhus och parhus. Många av husen byggdes under 60- och 70-talet men det finns även äldre bebyggelse och villor som har tillkommit senare (Ljungman 2007). Bostadsområdet är stundtals starkt exponerat från Varlavägen och kan i ett framtida perspektiv vara i behov av bullerdämpande åtgärder som exempelvis bullerskärmar. För närvarande, år 2009, pågår en bullerutredning i kommunen som skall kartlägga trafikbullret inom Kungsbacka stad.

Försämrade luftkvaliteten

En ökad trafik leder också till att luftkvaliteten försämras i staden. Främst gäller detta längs Kungsbackas större trafikleder och i synnerhet längs vägsträckan Arendalsleden-Varlavägen. De rekommenderade normerna vad gäller luftkvalitet kan komma att överskridas om trafiken fortsätter att öka.

Ny hastighetsreglering i Kungsbacka

Hastigheterna på huvudvägnätet i Kungsbacka centrum kommer på sikt regleras enligt Vägverkets rekommendationer. De flesta 50- och 70- vägarna kommer ersättas med lägre hastigheter på 40- respektive 60 km/h. På andra sträckor kommer hastigheten att höjas. Syftet är att öka trafiksäkerheten men också skapa ett bättre trafikflöde och en ökad framkomlighet för både kollektivtrafik och uttryckningsfordon. Miljöfaktorer som buller och luftföroreningar är andra viktiga faktorer som påverkar .

Varlavägen kommer beröras av de nya hastighetsgränserna. Den inledande delen av sträckan har idag en hastighet på 70 km/h som därefter sänks till 50 km/h för att sedan minskas till 30 km/h i stadens centrala delar. Den nya hastigheten kommer på sikt regleras till 60 km/h från Arendalsleden fram till Borgmästaregatan. Den resterande delen av sekvensen kommer bibehålla hastigheten på 30 km/h (Kungsbacka kommun 091217).

Svagheter:

- Nuvarande trafiksystem har inte kapacitet att hantera en framtida expansion. Ett nytt kapacitetsstarkare trafikledsnät krävs för att hantera de förväntade trafikökningarna.

- Majoriteten av stadens infartsleder är intetsägande, monotona, ovärdade transportsträckor, som saknar identitetsskapande element som förmedlar ortens särdrag.

- Arendalsleden-Varlavägen, Varbergsvägen och Göteborgsvägen har karaktär av landsväg. Storskaliga vägrum leder trafikanten in mot stadens centrala delar. Sträckorna saknar en logisk övergång mellan landsbygd och stad.

- En ökad andel resande och mer transporter kommer att leda till förhöjda bullernivåer. Bullerdämpande åtgärder kan bli aktuella på vissa vägsträckor.

Styrkor:

+ Kungsgatan som förbinder den västra infarten, väg 158, med centrum, har under de senaste åren rustats upp och genomgått en rad olika förändringar.

Möjligheter:

Gestaltningen längs Kungsgatan kan utgöra en förebild för det fortsatta arbetet med Kungsbackas infartsleder.

Sammanfattning och slutsats

Historia, stadsutveckling och utvecklingstendenser

Redan på 1200-talet växte en handelsplats fram på den plats där Söderån och Kungsbackaån möts. Vid denna plats låg Koningsbakke slott som sägs ha gett namn åt staden. Kungsbackas strategiska läge vid havet och åarna skapade goda förutsättningar för att bedriva handel. Även hantverk, sjöfart och jordbruk var betydande näringar för stadens invånare på 1300-talet.

Handelstraditionen från 1300-talet lever kvar än idag och utgör ett viktigt inslag i staden. Andra identitetsskapande element är innerstadens pittoreska trähusbebyggelse från sent 1800-tal samt Kungsbackaån som ringlar fram genom stadskärnan.

I april år 1846 ödelades stora delar av staden i en kraftig brand. De enda byggnaderna som idag återstår från tiden före branden är Borgmästarbostaden och Röda stugan. Staden återuppbyggdes på sin ursprungliga plats och den gamla medeltida stadsplanen ersattes av en ny, och än idag gällande rutnätsplan, ritad av IS Wallmark. Från början koncentrerades bebyggelsen till innerstaden men successivt har Kungsbacka expanderat både i norr, söder, väster och öster. Den största expansionen skedde på 60-, 70,- och 80-talet då stora bostads- och verksamhetsområden byggdes både norr (i anslutning till Varlavägen) och söder om den ursprungliga stadskärnan. Staden har dock fortfarande småstadskaraktär, men förväntas på sikt få ett mer urbant uttryck i samband med att staden expanderar.

Landskap och grönstruktur

Kungsbacka omges av en rik och varierad natur som präglas av havet och skärgårdslandskapet i väster och det kuperade sprickdalslandskapet i öster. Berggrunden i Kungsbacka utgörs av urberg som bidrar till sura, näringsfattiga jordar och den dominerande jordarten är morän. I anslutning till staden finns även 14 naturreservat. Sandsjöbacka naturreservat, väster om Arendalsleden, präglas av vidsträckta ljunghedar, tall, ek, björk och en. Kungsbackaån utgör en viktig del i Kungsbacka och ett positivt inslag i stadsbilden. Områden som angränsar till ån ligger dock i riskzon för översvämning. Stora delar av staden består av lera vilket medför skredrisk, särskilt vid branta partier, exempelvis i anslutning till Hallabäcken, som korsar Varlavägen. Det geografiska läget med närhet till hav och natur upplevs inte i staden. Att föra in det omgivande landskapet i staden och kopplingen till havet kan vara en möjlighet vid gestaltningen av stadens entréer.

Trafik

Kommunens vision om en mer urban och förtätad stadsbild ställer högre krav på gestaltningen av stadens gatu- och parkrum då dessa får en allt större betydelse för både boende i kommunen och för besökare. En mer förtätad stadsbild kommer i sin tur även förskjuta stadens centrala delar norrut och därmed påverka gestaltningen av stadens norra entré.

En annan viktig aspekt är att Kungsbackas nuvarande trafiksystem inte har kapacitet för att hantera en framtida

expansion. Varlavägen kommer på sikt att behöva breddas på vissa sekvenser för att på så sätt kunna hantera de förväntade trafikökningarna.

Ett ökat resande och mer transporter kommer att leda till förhöjda bullernivåer i staden. Kungsbackas norra infartsled, Varlavägen angränsar till stora bostadsområden som stundtals är starkt exponerade från Varlavägen. I ett framtida perspektiv kan dessa sekvenser vara i behov av bullerdämpande åtgärder som exempelvis bullerskärmar.

Identitetsskapande element i Kungsbacka:



Historiska byggnader



Marknad på Stortorget



Kungsbackaån

TRAFIKANTEN

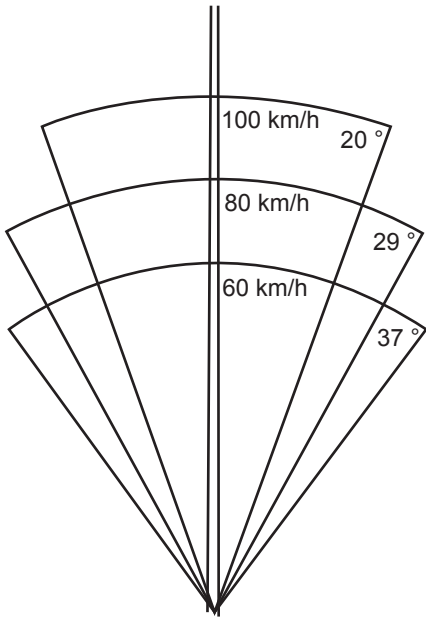
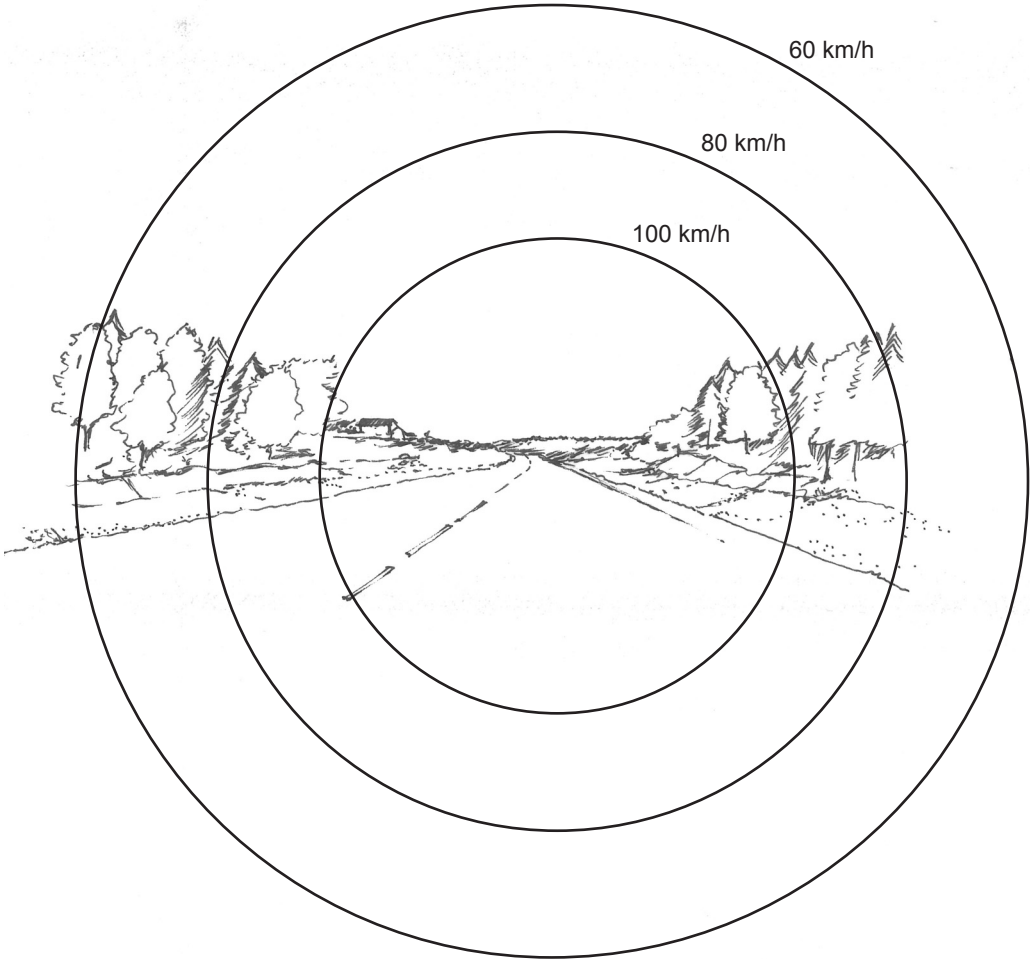
Trafikantens upplevelse av vägen

Vägen, det omgivande landskapet och rörelsen har stor betydelse för hur trafikanten upplever sin resa längs en vägsträcka. Även hastigheten inverkar till vad vi hinner uppleva under färden. Figuren nedan och till höger visar att hög hastighet begränsar synfältet. Detta i sin tur medför att vägens form upplevs som det mest centrala (Vägverket 1999).

Förarens och passagerarens upplevelse skiljer sig åt. Föraren måste fokusera på färdriktningen och har ett relativt begränsat synfält. Passageraren har däremot större möjlighet att se sig omkring och kan på så sätt lättare få en mer nyanserad och positiv trafikantupplevelse (Vägverket 1999).

När vi färdas i ett omväxlande landskap får vi en rad olika intryck som stimulerar våra sinnen till skillnad från att färdas längs en monoton sträcka som inte bara är långtråkig utan också i många avseenden trafikfarlig (Vägverket 1999). En monoton och händelsefattig vägsträcka kan till och med stimulera trafikanten att köra för fort. Det gäller därför att skapa en balansgång så att vägen varken upplevs splittrad eller alltför enahanda. Forskare Michael Varming från Danmark har kommit fram till att man som trafikant endast kan registrera en utblick som är längre än tre sekunder. Kortare utblickar upplevs störande och flimrar förbi. Utblickar bör enligt Varming kunna upplevas under cirka 15-30 sekunder för att trafikanten skall kunna uppleva de som behagliga. (Wingren 1996).

Enligt vägverket skall en utblick vara minst lika lång som högsta tillåtna hastighet i km/h. Drar man paralleller till Kungsbackas norra infartsled som vid avfarten från E6 har en hastighetsbegränsning på 70 km/h, så skulle detta innebära att en utblick skulle vara minst 70 meter för att bilföraren skall ha möjlighet att registrera den (Vägverket 1999).



Trafikantens synfält påverkas av hastigheten. Skiss ovan och till höger efter vägverket, "Hela vägen"1999, ursprungligen hämtad från VU 94 samt McCluskey: Road form and Townscape.

SEKVENSANALYS

Inledning och arbetsprocess

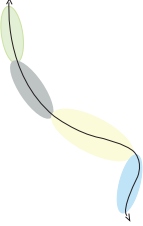
Den inledande sekvensanalysen som redovisas i examensarbetet utgår från Kevin Lynchs visuella analysmetod och behandlar områdets barriärer, stråk, utblickar, noder och landmärken. Därefter har en mer detaljerad analys av vägsträckan Arendalsleden - Varlavägen utförts. Syftet är att kartlägga vägområdets skiftande karaktärer men också fastställa de befintliga värden samt problem och brister som kan påverka gestaltningen av vägen och dess närområde. Övriga infarters utmärkande karaktärsdrag redovisas i skissen till höger.

Sekvensanalysen grundar sig på fältstudier av vägen och dess omgivningar. Vägsträckan har inventerats utifrån olika synvinklar för att åstadkomma en så nyanserad bild som möjligt. Dels utifrån trafikantens och passagerarens perspektiv men också utifrån hur cyklisten och fotgängaren upplever vägen och dess närområde. Den berörda vägsträckan delas upp i noder och sekvenser och den visuella upplevelsen redovisas i form av en serie bilder. Syftet med bildsekvensen är att förmedla trafikantens och passagerarens visuella upplevelse av färden från stadens ytterområde vidare in till Kungsbackas centrala delar. Bildsekvensen förmedlar även betraktarens och cyklistens upplevelse av vägen och dess närområde. Gränserna mellan de olika karaktärsområdena kan antingen vara distinkta eller diffusa. För att förstå vägsträckans samband till omgivningen analyseras även den miljö som trafikanten lämnar innan infarten tar vid. Den visuella helhetskaraktären sammanställs i en SWOT analys som baseras på egna slutsatser och ställningstaganden. Analysen redovisar eventuella styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

Arbetsprocessen redovisas i skissen nedan:

Sekvensanalys

Inventering av vägsträckan och närområdet

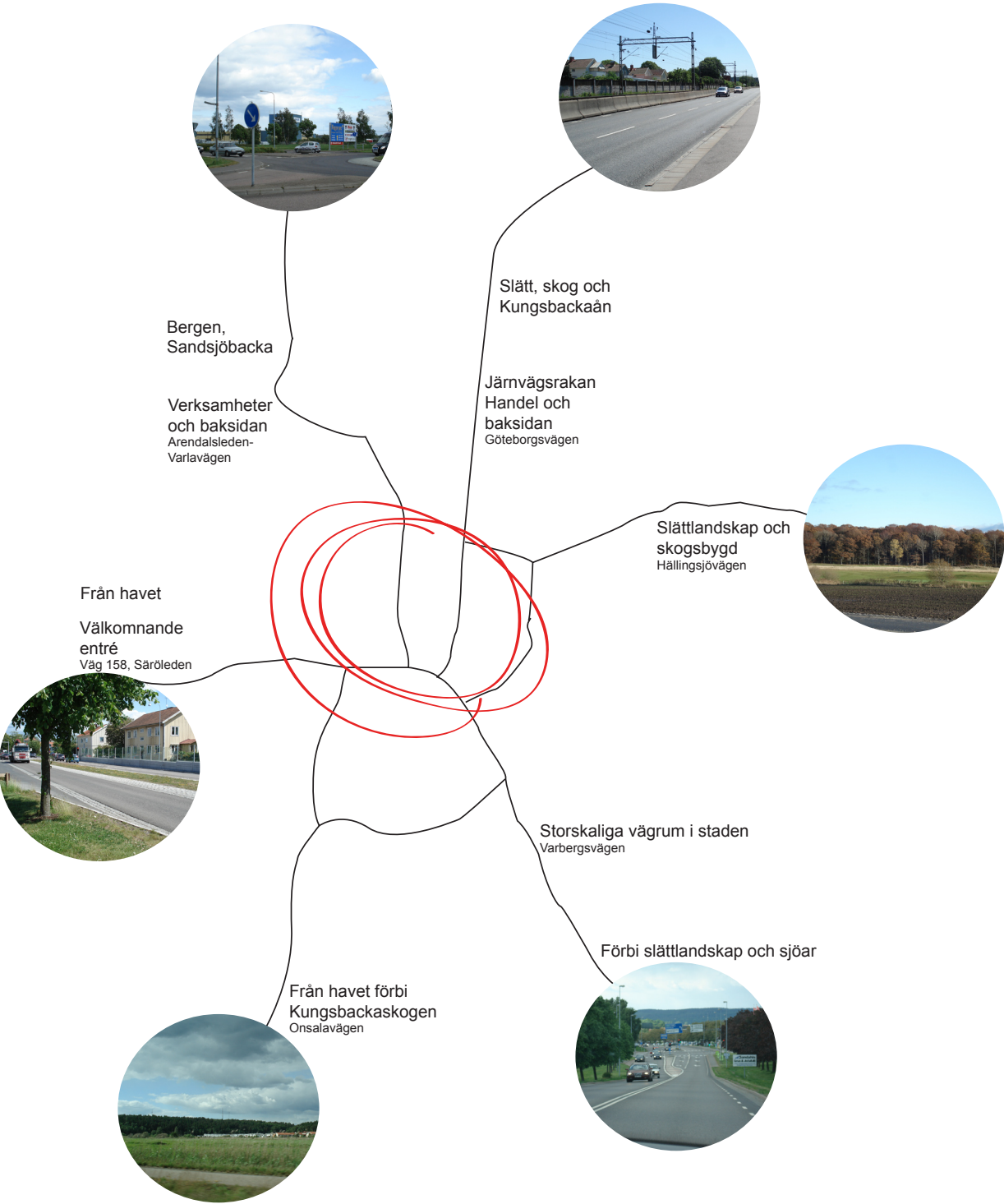


Befintliga värden, brister och problemområden kartläggs och redovisas utifrån Lynchs visuella analysmetod.

Utveckling av gestaltningsförslag. Förslaget baseras på slutsatser från orts- och sekvensanalysen

Sekvensbeskrivning av förslaget

Miljökonsekvensbeskrivning och Slutdiskussion



Bilden ovan sammanfattar de karaktärsskapande dragen för respektive infart.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

SEKVENSANALYS

Sekvensindelning

Karaktärssekvens

1. Skogslandskapet
Sandsjöbacka naturreservat, åkerlandskap, hagmark
och Skårbybergen

Karaktärssekvens

2. Industrierna

NOD

3. Rondellen vid industrierna

Karaktärssekvens

4. Industrierna vid kraftledningen

NOD

5. Rondellen i förstaden

Karaktärssekvens

6. Förstaden
Bostäder och industrierna

NOD

7. Rondellen vid Tölö Tvärlid

Karaktärssekvens

8. Bostäder och åkerlandskapet vid Kungsgårde

Karaktärssekvens

9. Elov Lindälvs Gymnasium och bostäder

Karaktärssekvens

10. Centrum-Kungsmässan

NOD

11. Rondellen vid Kungsmässan

Karaktärssekvens

12. Centrum-Kvarteret Valand och Varlaskolan

NOD

13. Korsningen Varlavägen-Kungsgatan



Bearbetad bild från kommunens GIS program

Teckenförklaring

- Vattenbarriär
- Utblickar
- Vegetationsridå
- ★ Landmärke
- Nod
- Barriär
- Stråk

Analys

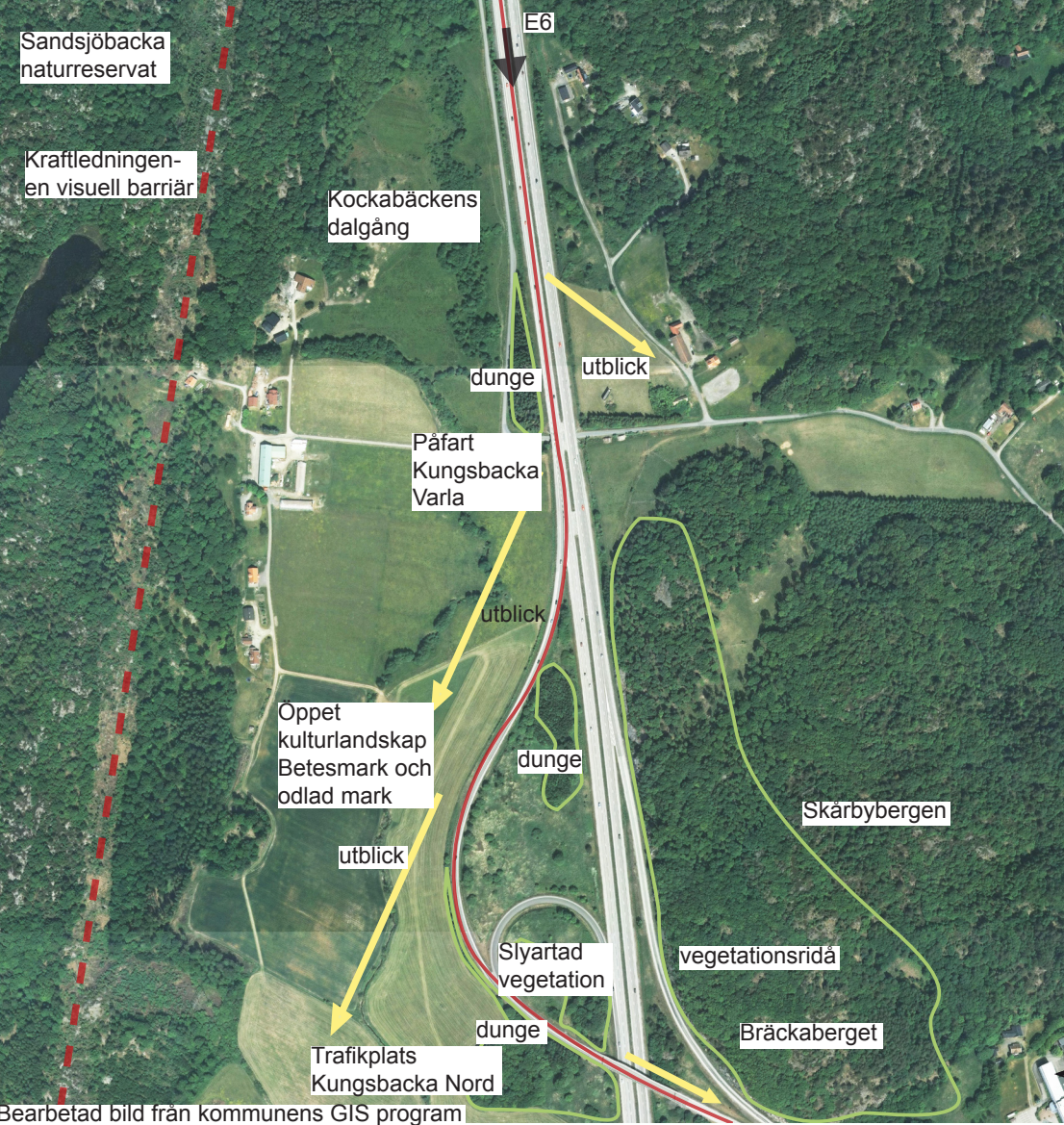
Barriärer och landmärken längs vägsekvensen



Kraftledningen bildar en tydlig visuell barriär längs stadens norra entré. Industrifastigheten, "Maxit" ett landmärke vid stadens norra entré.



Kungsmässan, köpcenter och landmärke längs vägsekvensen.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

- Angränsande natur
- Omväxlande kulturlandskap med vackra utblickar mot Sandsjöbacka naturreservat, Kockabäckens dalgång och Skårbybergen.

SVAGHETER

- Barriär
- Kraftledningen väster om vägen skär genom landskapet och bildar en tydlig visuell barriär.
 - Skyltning. Vart är man på väg?

MÖJLIGHETER

- Landskapet som inspirationskälla
- Det omgivande landskapets unika särdrag kan användas som inspirationskälla vid gestaltningen av vägrummet längs stadens norra entré.

- Vegetation
- Røjning av slyartad vegetation.
 - Nytt broräcke.

HOT

- Utbyggnad av E6
- En utbyggnad av E6 skulle innebära ett intrång på omgivande kulturlandskap.

Karaktärssekvens

1. Skogslandskapet

2 km

2 minuters färdsträcka

När man färdas längs E6 i riktning mot Kungsbackas norra infartsled omgärdas man av ett omväxlande och kuperat landskap, förbi Sandsjöbackas ljungbeväxta hagmarker, dramatiska skogsbeklädda bergsryggar, öppna fält, betesmarker och åkrar. Vegetationen utgörs till stor del av tall, ek, björk, en och ljung.

Vid påfartsleden Kungsbacka Varla, vid trafikplats Kungsbacka Nord, omsluts vägen i öster av Skårbybergens skogsområde. I väster ringlar Kockabäcken fram genom ett öppet landskap förbi betesmarker, hagmarker och åkrar. Vägen gör en mjuk krökning och trafikanten färdas förbi dungar av pil, asp, björk och ek vidare över den bro som reser sig över E6. Från bron får trafikanten en vacker utblick över det omgivande spricklandskapet.

Under resan bildar kraftledningen väster om vägen en visuell barriär och ett återkommande landmärke. Avståndet till kraftledningen vid trafikplats Kungsbacka Nord är cirka 170 meter.



Kraftledningen skär rakt igenom Sandsjöbacka naturreservat och bildar en kraftig visuell barriär i väster.

Trafikskylten, "Kungsbacka Varla 2 km", uppmärksammar trafikanten att staden närmar sig.

Omslutande skogspartier ramar in E6 storskaliga vägrum.



Kungsbackas norra infartsled leder trafikanten förbi Kockabäckens dalgång i väster och Skårbybergen i öster.

Vägen slingrar sig förbi slyartad vegetation och öppna betesmarker. Hastigheten är begränsad till 70 km/h.



Arendalsleden reser sig sakta och trafikanten färdas över bron som korsar E6. Från bron får trafikanten en vacker utblick över det omgivande spricklandskapet.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

Karaktärssekvens 2. Industrierna

Efter att ha passerat bron färdas trafikanten i ett öppet, storskaligt landskapsrum. Hastigheten är begränsad till 70 km/h. Bräckaberget reser sig i öster och i västlig riktning skimtar Varlas storskaliga industriområde bortom vidsträckt fält med vass och mindre trädgångar.

Från att ha varit en tvåfilig väg övergår vägen till att bli fyrfilig i samband med att vägen ansluter mötande och anslutande trafik i norr- och södergående riktning. Bredden på körfälten är cirka 10 meter i varje körriktning. En gräsbevuxen mittrefug med en W-balk avgränsar körfälten. Reflexpollare kantar vägens linjeföring som för övrigt saknar belysningsarmatur.

Kraftledning i öster skapar en tydlig visuell barriär och skär genom den vilda terrängen längs Hallabäcken.

Vid slutet av denna sekvens uppmärksammas trafikanten på att staden närmar sig genom mängden av flertal trafik- och reklamskyltar. Sekvensen avslutas vid en rondell som bildar porten och som leder trafikanten in till stadens centrum via Varlavägen eller vidare norrut mot Borgås och Hede industriområde.



STYRKOR

Angränsande natur

- Närhet till naturområden och vattendrag.

SVAGHETER

Kungsbackas baksida- storskaligt vägrum

- Arendalsleden präglas av ett storskaligt vägrum omgiven av industrifastigheter. Vägen skär genom ett fragmenterat landskap och infarten upplevs snarare som en baksida och transportsträcka, än som en välkomnande stadsentré.

Storskalighet

- Storskaligt landskapsrum skapar få rumsbildande element.

Breda skyddszoner

- Detaljplanerna i Kungsbacka har eftersträvat att hålla områden som är avsatta för bebyggelse av företag distanserad från vägen. Detta har resulterat i breda skyddszoner mot vägen. Många företag har även reserverat ytor för eventuell framtida utbyggnad. Detta är den huvudsakliga orsaken till att dessa områden har många outnyttjade restytor som upplevs splittrade och ovärdade (Kungsbacka kommun 2009). Se bild ovan till höger.

Reklam- och vägs skyltar

- Vid slutet av sekvensen dras blicken till en mängd reklamskyltar som skapar ett rörigt intryck.

MÖJLIGHETER

Dold kvalitet

- I dagsläget upplevs inte närheten till bäcken. Denna gömda kvalitet skulle kunna lyftas fram och förhöja det estetiska helhetsintrycket vid infarten.

Skyltar

- Ett skyltprogram bör upprättas för samtliga infarter som reglerar placering och utformning av reklam- och vägs skyltar. Reklamskyltar bör reduceras i antal för att på så sätt skapa lugn och harmoni i vägrummet.

Förtäta och skapa en tydlig struktur i det omgivande landskapet

- Stadens ytterområde bör gestaltas med en skala som harmonierar med förstadens storskaliga volymer. En tydlig struktur i omgivande landskap bör eftersträvas.

Belysningsarmatur

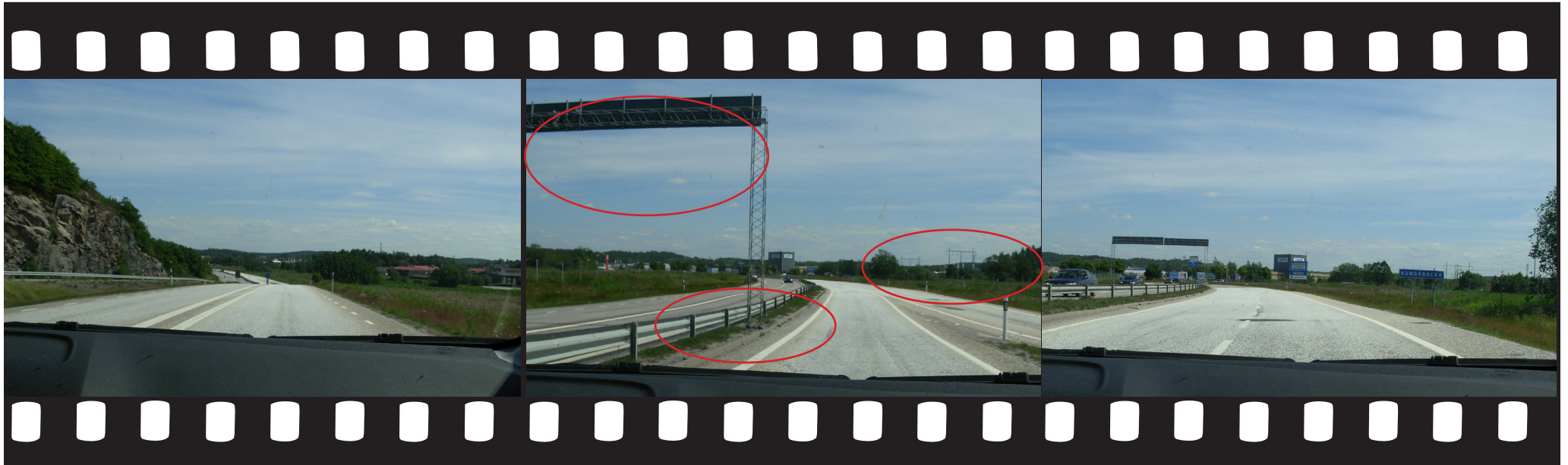
- Sträckan saknar belysning. Effektbelysning kan användas i syftet att iscensätta Skårbybergets dramatiska bergsrygg.

Detaljer i vägrummet

- Mitträcket som avgränsar körfälten är egentligen ett sidoräcke. Detta bör ersättas av ett mer trafiksäkert mitträcke. Vägsträckans vägportaler ersätts med Safelines vägportal som förmedlar ett mer urbant uttryck.

HOT

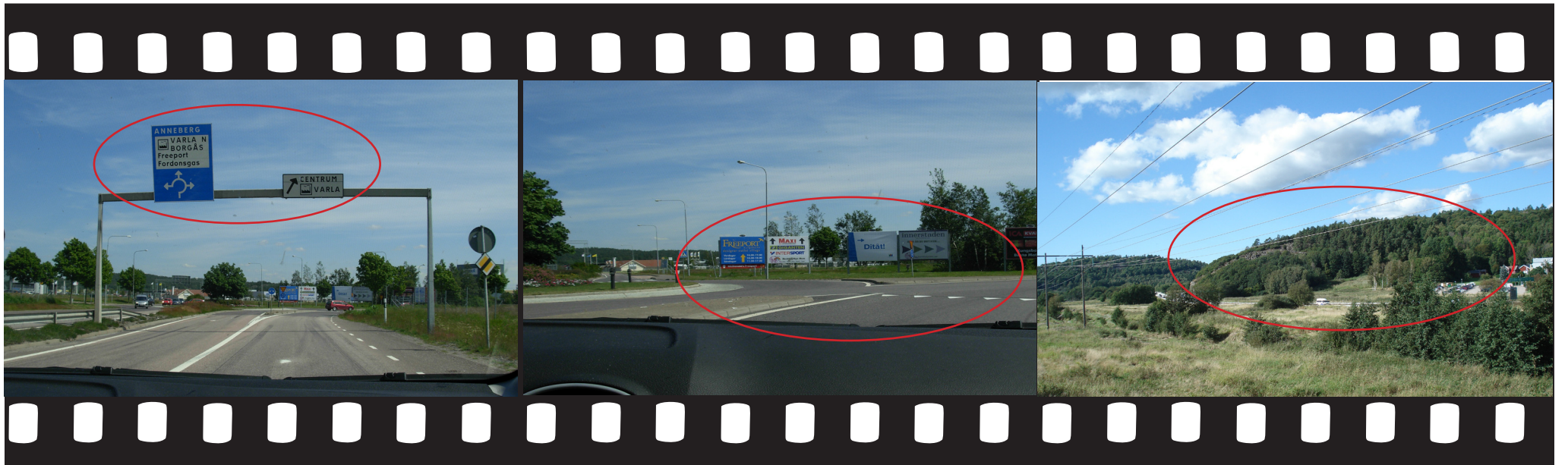
-



Bräckabergens massiva bergsrygg ramar in vägrummet i väster. I öster skymtas Varla industriområde bortom vidsträckt vassfält och trädgångar.

Kraftledningar i söder, mittrefugens massiva W-balk samt vägportalen i motsatt körfält skapar tydliga visuella barrärer i vägrummet.

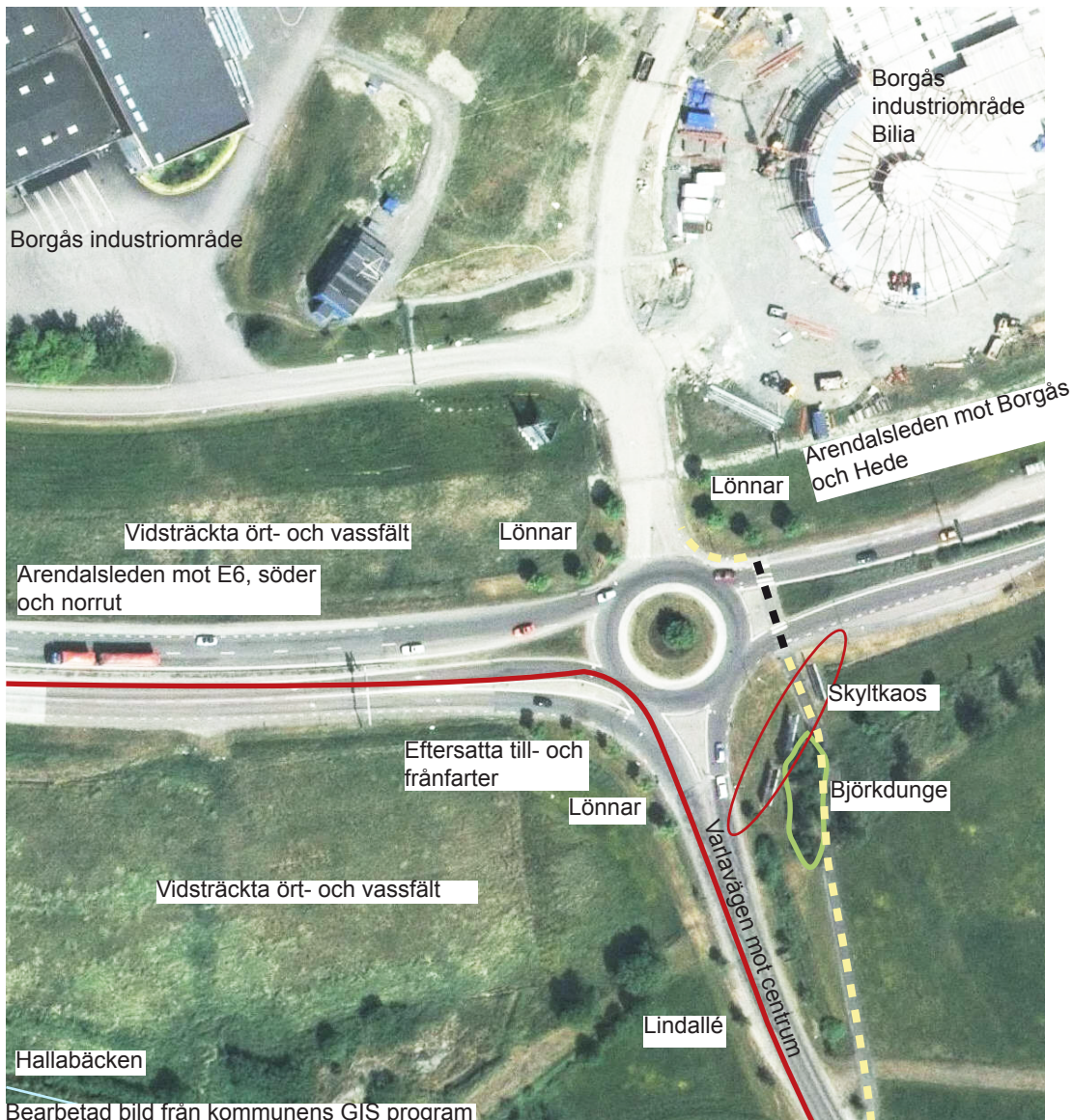
Industrifastigheten, Maxit, bildar fondmotivet i det öppna vägrummet.



Vägskylden, "Centrum Varla" signalerar om stadens närhet. Bortom vägportalen skymtar rondellen som avslutar sekvensen och bildar porten som leder trafikanten in till stadens centrum eller vidare norrut mot handelsområdet Borgås.

Ett flertal vägskyldar tävlar om trafikantens uppmärksamhet och skapar ett rörigt intryck vid stadens norra entré.

Vy från vass- och örtfälten vid Hallabäcken. Bräckaberget reser sig i landskapet. Kraftledningen skär genom det öppna landskapet.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

NOD

3. Rondellen vid industrierna

Rondellen vid industrierna formar den nod som leder trafikanten, antingen österut via Arendalsleden mot Borgås och Hede industriområde eller vidare söderut via Varlavägen mot Kungsbackas centrala delar förbi Varla och Tingberget.

Rondellen i stadens norra utkant har en 10 meters radie och är gestaltad med en rödblommande hästkastanj, (*Aesculus x carnea 'Briotii'*). Undervegetationen består ett buskskikt och en cirkelformad planteringsyta avsedd för sommarblommor. Planteringen omgärdas av en gräsyta och utanför denna en fris med smågatsten med ett fasat kantstöd av granit. Belysningen utgörs av avbländad, svart pollarmatur.

STYRKOR

Stadsmässighet

- Rondellen visar stadsmässiga inslag, med fris i gatsten, pollarbelysning och planteringsyta.

SVAGHETER

Intetsägande entré med bristande omsorg

- Cirkulationsplatsen berättar inget om staden och dess omgivning. Refuger vid till- och frångärter präglas av bristande omsorg. Se bild till höger.

Spittrat intryck

- Materialvalet ger ett splittrat intryck med bristande harmoni. Betongkantsöd och asfalt vid till- och frångärter respektive granit vid fris och kantstöd i rondellen.

Reklam- och vägskyltar

Reklam och vägskyltar stör trafikanten och skapar ett rörigt första intryck av staden. Det finns risk att dessa distraherar föraren och att påverkar trafikantens uppmärksamhet negativt.

MÖJLIGHETER

Önskan om förnyelse

- Kommunen har önskemål om att gestaltningen vid stadens rondeller skall ses över.

Gestaltningsskoncept för

Kungsbackas cirkulationsplatser

- Ett gestaltningsskoncept tas fram med riktlinjer för stadens cirkulationsplatser.

HOT

Oeftergivliga föremål

- Trädet som är centralt placerat i rondellen räknas som ett oeftergivligt föremål, det vill säga trädets stamomfång är större än 10 cm i diameter. Skyltar och stolpar är andra exempel på oeftergivliga element i vägrummet. Stenar måste vara jordfasta och får inte sticka upp mer än 0,1 meter. (Vägverket, Rondeller, Göteborgs regionens infarter)

Med hänsyn till trafiksäkerheten bör oeftergivliga föremål undvikas vid cirkulationsplatser enligt Vägverket. Detta innebär att det finns skäl till att utarbeta ett nytt gestaltningsskoncept för rondellen.



Rondellen vid Varlas industriområde.



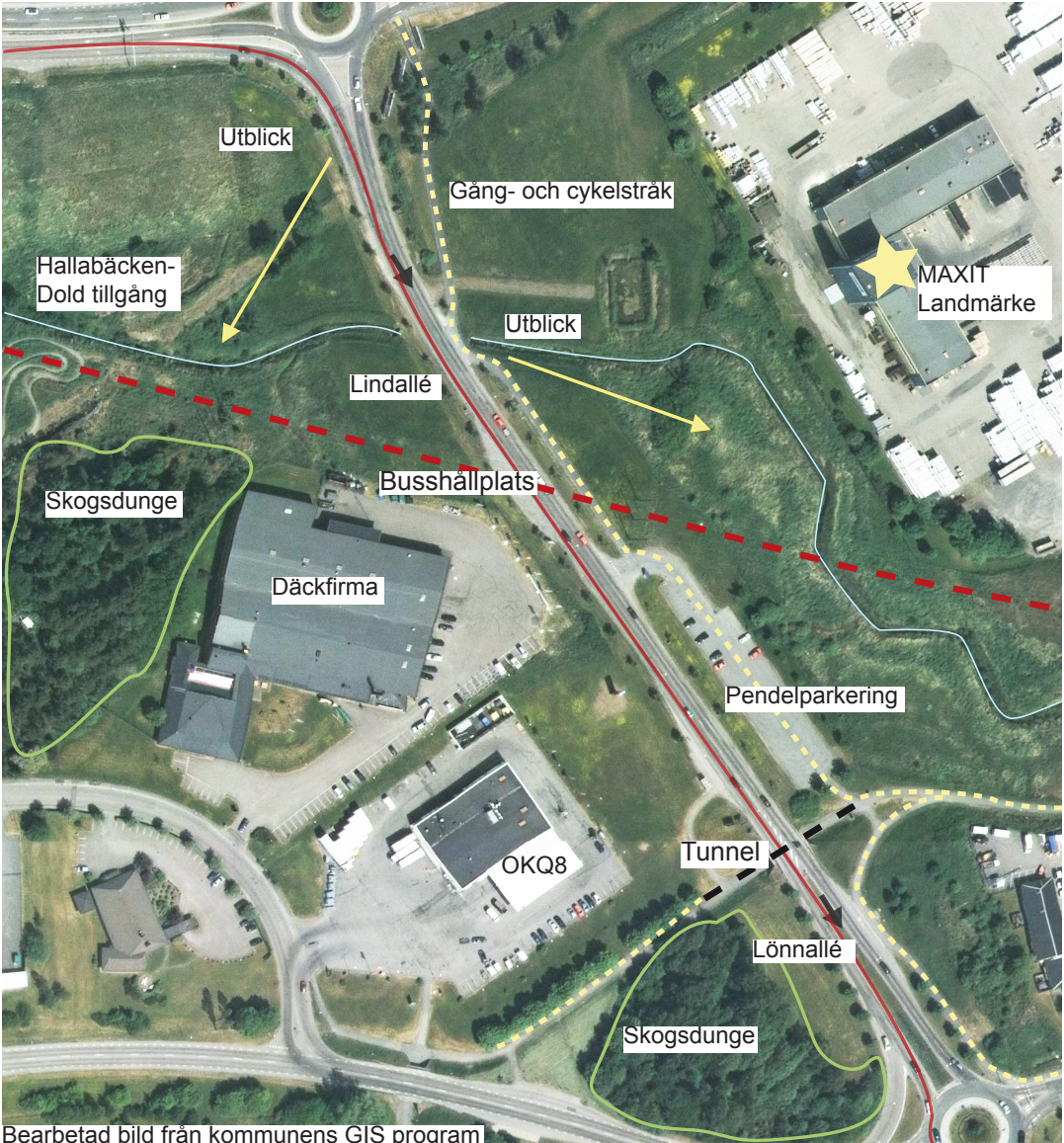
Storskaliga verksamhetslokaler gränsar till cirkulationsplatsen.



Öppet landskapsrum, öster om cirkulationsplatsen.



En serie trafikskyltar fångar trafikantens uppmärksamhet och bidrar till ett rörligt första intryck av staden.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

Dolda kvaliteter i landskapet

- Närheten till bäcken upplevs inte när man som trafikant färdas längs sträckan, då denna är övertäckt av vass, slyartad vegetation och ett högt örtskikt.

Översvämning har blivit ett återkommande problem vid E6 vilket har lett till att Vägverket har breddat och flackat ut slänterna vid Hallabäcken, mellan E6 och Varlavägen. Detta har lett till en viss förbättring av sikten men fortfarande skymms bäcken av vegetation.

SVAGHETER

Underdimensionerad vägsträcka

- Trafikprognoser tyder på att vägen är underdimensionerad och kommer att behöva breddas med ytterligare två körfält för att på så sätt kunna hantera de förväntade trafikökningarna. Det befintliga vägrummet är redan idag brett och kan förtätas vid en framtida omgestaltning och breddning av vägsträckan.

Visuella barriärer och transportsträcka

- Vägen utgör en dominant barriär i ett fragmenterat landskap. Det primära är framkomligheten vilket gör att landskapet har fått en underordnad betydelse. Sträckan korsas av en kraftledning som utgör en tydlig visuell barriär längs vägsekvensen.

Vegetation

- Lindallén vid den inledande delen av sekvensen är svagt utvecklad. Orsaken till detta bör utredas med tanke på att ta fram ett lämpligt växtmaterial som anpassas efter platsen och dess förutsättningar.

Platsen är mycket exponerad för vind något som är viktigt att ha i åtanke vid gestaltningen och artval för vägsekvensen.

Karaktärssekvens

4. Industrierna vid kraftledningen

Varlavägen inleder sekvensen som lotsar trafikanten vidare söderut in mot stadskärnan. Vägen är tvåfilig och har en körbar yta på 4 meter i varje körriktning. Varlavägen omgärdas av belysningsarmatur som tillkom i samband med att vägen byggdes vid slutet av 70-talet. Sträckan omsluts inledningsvis av en lindallé, Varlas storskaliga industrifastigheter samt av öppna vass- och örtfält. Parallellt med vägen följer en gång- och cykelväg.

Vägen gör en svag krökning och efter cirka 100 meter korsas Varlavägen av Hallabäcken som ansluter Kungsbackaån nedströms. Närheten till bäcken upplevs inte när man som trafikant färdas längs sträckan, då denna är övertäckt av vass, slyartad vegetation och ett högt örtskikt. Ett kuperat skogsområde skapar en höjdrygg i väster. Vegetationen består i huvudsak av spontant etablerade arter som exempelvis, tall (*Pinus sylvestris*), ek (*Quercus robur*), klibbal (*Alnus glutinosa*), en (*Juniperus communis*), samt vartbjörk (*Betula verrucosa*). Det mest påtagliga är kraftledningen som skär över Varlavägen och skapar en tydlig visuell barriär. Detta sker drygt 60 meter efter det att trafikanten passerat Hallabäcken. Vägen har en rak linjeföring och får en svag lutning i samband med att vägen korsas av en tunnel för gång- och cykeltrafik. Tunneln förbinder bostadsområdet och industrierna väster om vägen med verksamhetsområdet i öster. Drygt 300 meter in på denna sekvens breddas vägrummet då körfälten avgränsas av en mittremsa med klippt gräs, ovårdad buskplantering och belysningsstolpar. Mittrefugen är cirka 90 meter lång och 7 meter som breddast. Lindallén har ersatts av en frodig lönnallé. Industrifastigheter ansluter till Varlavägen i öster och i västlig riktning avskärmas bostadsområdet i Varla av ett bryn med exempelvis vartbjörk (*Betula verrucosa*), lönn (*Acer pseudoplatanus*) och ask (*Fraxinus excelsior*). Därefter vidgas sikten och Varlas villaområde exponeras bortom en kuperad grässlänt.

MÖJLIGHETER

Framhäva dolda kvaliteter i landskapet

- Genom att öka skötselgraden kan närheten till Hallabäcken framhävas.

Bredda befintligt körfält

- Genom att bredda körfälten med ytterligare 2 körfält kan vägsträckan få en bättre kapacitet och ökad framkomlighet.

Upphöjd trädplantering och allé

- Genom en upphöjd trädplantering förtätas vägrummet. Ortens särdrag kan förstärkas genom att använda lokalt förankrad vegetation och markmaterial. Den befintliga lindallén avlägsnas och ersätts av en ny lönnallé.

Upprustning av pendelparkering

- Pendelparkeringen är i behov av upprustning även om den idag används sparsamt. I ett framtida perspektiv kan pendelparkeringen bli en stor tillgång om förslaget om biltullar blir realiserat i Göteborg. Förhoppningsvis kommer detta att leda till att en större andel resenären väljer att resa kollektivt.

HOT

-



Trafikanten möts av en serie trafikskyltar och en dunge med vårtbjörk vid den inledande delen av sekvensen. Sträckan kantas av äldre belysningsarmatur.

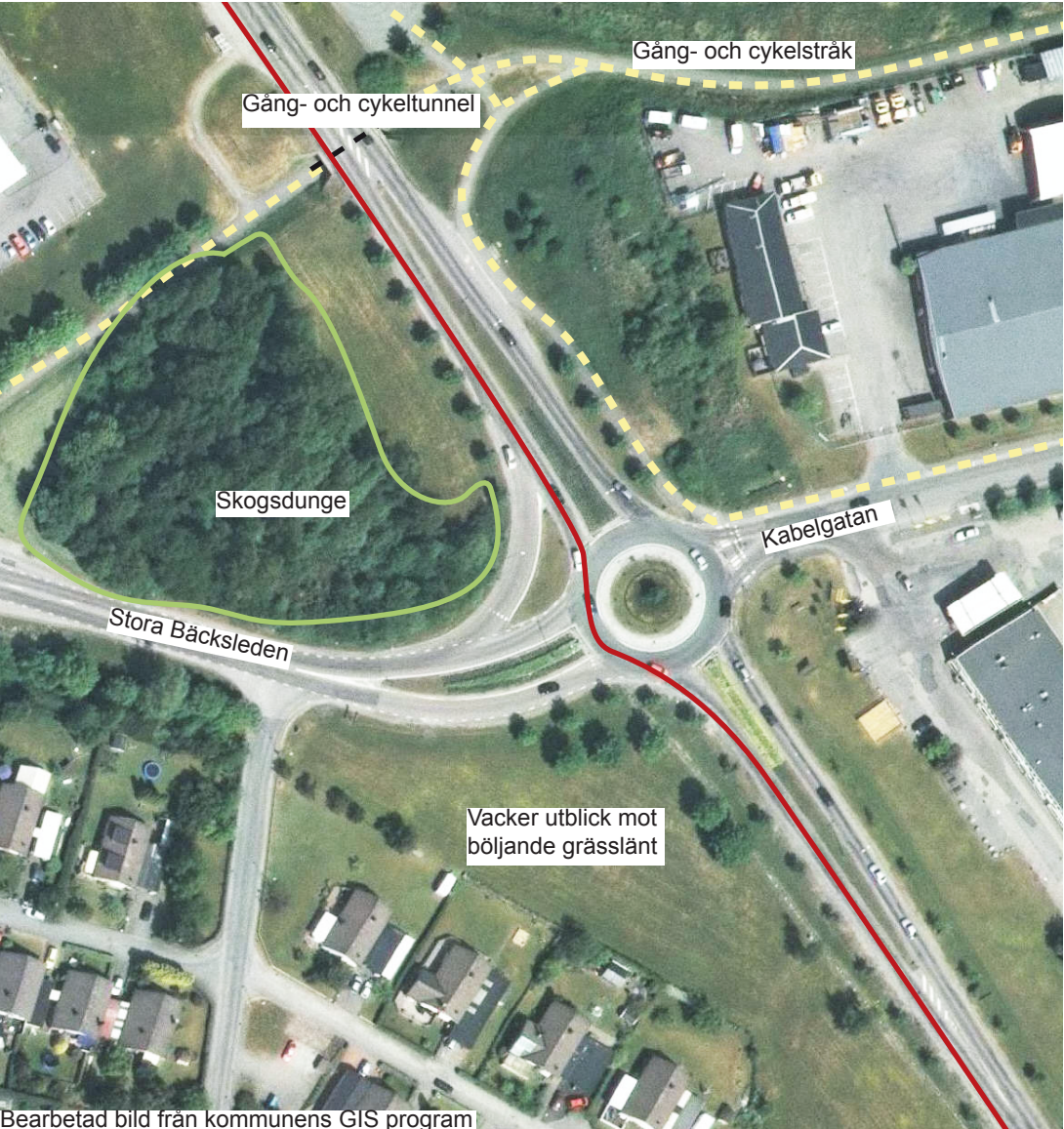
En svagt utvecklad lindallé leder trafikanten mot stadens centrala delar. Kraftledningen skär över vägsträckan och bildar en dominant visuell barriär. I väster skymtar Varla västras storskaliga industrifastigheter som annonserar sin närvaro med svajande flaggstänger och ett flertal reklamskyltar.

En pendelparkering finns i direkt anslutning till vägen.



En informationsskylt uppmärksammar trafikanten om kommande evenemang i staden. Trafikskylten till höger annonserar om stadens närhet. Under Varlavägen passerar en gång- och cykeltunnel som förbinder industriområdet öster om vägen med bostadsområdet i väster.

En gräsklippt och belyst mittrefug avgränsar körfälten som omsluts av en frodig lönnallé.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

LOMAS
SWOT

SVAGHETER

Gestaltning

- Gestaltningen berättar inget om orten, dess närmiljö och särdrag.

MÖJLIGHETER

Ny gestaltning

- I enlighet med kommunens önskan tas ett nytt gestaltningsförslag fram för cirkulationsplatsen.

HOT

Oeftergivliga föremål

- Även vid denna rondell återfinns ett centralt placerat träd i rondellen. Detta kan på sikt bli ett oeftergivligt föremål, det vill säga större än 10 cm i diameter. Med hänsyn till trafiksäkerheten bör oeftergivliga föremål undvikas vid cirkulationsplatser (Vägverket 2000).

NOD

5. Rondellen i förstaden

Rondellen i förstaden skapar förbindelse via Stora Bäcksleden till Varlas villabebyggelse samt till Varlas industriområde via Kabelgatan.

Rondellen följer samma koncept som den föregående. En rödblommande hästkastanj, (*Aesculus x carnea 'Briotii'*) formar det centrala motivet. Under trädkronan finns en planteringsyta med sommarblommor som omgärdas av en klippt gräsyta. Utanför denna en fris med smågatsten med ett fasat kantstöd av granit. Belysningen utgörs även här av avbländad, svart pollararmatur.

Det omgivande vägrummet präglas i öster av närheten till industrierna med stora gräs- och asfaltsytor där reklamskyltar, parkeringsytor och svajande flaggstänger fångar trafikantens uppmärksamhet. I västlig riktning avgränsar klippta böljande gräsytor och ett planterat trädskikt kontakten med villabebyggelsen.



Varlavägen i norrgående riktning med belysning i mittrefugen. Refuger vid från- och tillfarter består av klippta gräsytor men också av ovårdade buskplanteringar.



Ovårdat buskparti med rosenspirea planterad i refug vid cirkulationsplatsen.



Vy mot Varlas villaområde.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

Linjeföring

- Vägsekvensen har en vacker linjeföring som förtydligas av en lindallé.

Vacker utblick

- Sekvensen inleds med ett vacker utblick mot en böljande, välklippt grässlänt planterad med björk, tall och lönn. Se bild ovan till höger.

SVAGHETER

Industrifastigheter

- Tråkiga verksamhetslokaler exponeras och präglar sekvensen.

Reklamskyltar

- Karaktärssekvensen kantas av en rad reklamskyltar och flaggstänger som skapar ett rörgt intryck.

Monoton vägsekvens-baksidan till staden

- Sträckan upplevs monoton och känslan om att färdas längs stadens baksida är påtaglig längs hela sekvensen.

Belysning

- Äldre belysningsarmatur kantar sekvensen.

Karaktärssekvens

6. Förstaden

Bostäder och industrierna

Vid karaktärssekvensen förstaden färdas trafikanten förbi verksamhetsområden och industrier i öster och villabebyggelse i väster. Den inledande delen av sekvensen avgränsas av en drygt 80 meter lång busk- och gräsbevuxen mittrefug. Vägen som tidigare haft en rak linjeföring gör en svag krökning. En lindallé understryker vägens riktning och skapar en vacker inramning längs hela karaktärssekvensen.

Industrifastigheterna följer vägens linjeföring och exponeras tydligt för trafikanten. Klippta, svagt kuperade gräsytor och stora asfaltsytor avsedda för parkering avgränsar kontakten till vägen. Avståndet till fastigheterna är cirka 40 meter. Varla villaområde ligger endast 12 meter från vägen. Villatomterna omgärdas av ett glest busk- och trädskikt och exponeras för förbipasserade trafikanter.

Vid slutet av sekvensen sänks hastigheten till 50 km/h, vägen kröker och sekvensen avslutas vid den nod som förbinder Varlavägen med Tölö tvärlid.



MÖJLIGHETER

Bullerplank

- Vägsträckan kompletteras med ett bullerplank mot Varlas bostadsområde.

Mittrefug

- Ny gestaltning av den inledande mittrefugen med stadsmässiga inslag.

Upphöjd trädplantering och allé

- En upphöjd trädplantering och omslutande allé skapar även längs denna vägsekvens ett mer förtätat och enhetligt uttryck.

Belysning

- Ny stadsmässig belysning som förstärker stadens närhet.

Skyltar

- Skyltar och flaggspel skall samordnas och regleras i ett skyltprogram.

HOT

Buller

- Ökat buller och försämrad luftkvalitet kommer på sikt påverka de boende i Varlas villaområde. Gestaltungsforlaget skall ta hänsyn till dessa faktorer och utreda om det finns behov av ett bullerplank längs sträckan.



Stora kontraster präglar vägsekvensen. Industrifastigheternas stora volymer ställs i kontrast mot villaområdets småskaliga struktur.

Hastigheten sänks till 50 km/h och i bakgrunden skymtar rondellen som avslutar vägsekvensen. Innan rondellen tar vid korsas vägen av en gång- och cykeltunnel.



Bristande omsorg präglar Varlavägens verksamhetsfasader. Reklamskyltar och flaggspel bidrar till ett rörigt helhetsintryck.



Villabebyggelsen i Varla har ett utsatt läge vid Varlavägen.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

NOD
7. Rondellen vid Tölö tvärled

Noden vid Tölö tvärled bildar den knutpunkt som förbinder trafiken med Tölö i öster, Varla i väster samt Kungsbackas innerstad i söder. Tölö tvärled tillkom 2008 med syftet att avlasta Kungsbacka centrum från trafik.

Rondellen skiljer sig från de övriga då denna helt saknar träd- och buskplanteringar. Rondellen har en radie på 10 meter och består utav en slät, klippt gräsyta omgärdad av en fris med smågatsten med ett fasat kantstöd av granit. Belysningen utgörs som tidigare av svart pollararmatur. Refuger vid till- och frånfarter består av gjutna cementytor som omgärdas av ett betongkantstöd.

STYRKOR

Sikt

- Rondellen består av en slät gräsyta som skapar fri sikt.

Utblick

- Vacker utblick mot åkerlandskapet vid Kungsgärde och Tölö.

Nod

- Rondellen förenar och skapar förbindelse med stadens östra och västra delar och utgör därför en viktig nod.

SVAGHETER

Spittrat intryck

- Materialvalet ger ett splittrat intryck med bristande harmoni (Vägverket 2000). Betongkantstöd och betong samt gräs vid till- och frånfarter respektive granit vid fris och kantstöd i rondellen.

Gestaltning

- Utförandet präglas av enkelhet och skiljer sig från de tidigare gestaltade rondellerna. En mer stadsmässig gestaltning skulle vara önskvärd som påminner trafikanten om stadens närhet.

MÖJLIGHETER

Ny gestaltning

- I enlighet med kommunens önskan tas ett nytt gestaltningsförslag fram för cirkulationsplatsen.

HOT

-



Rondellen vid Tölö tvärled.



Utblicken mot åkerlandskapet vid Kungsgärde.



Cementerade refuger vid till- och frånfarter.
Utsmyckning med blomsterurna.



Vy från Tölö tvärled med utblick mot
Simmasgårdsgatan.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

LOMAS

SVAGHETER

Vegetation

- Hela vägsekvensen präglas av bristande omsorg och avsaknad av struktur.
- Intetsägande och ovårdad mittremsa.

Bristande gestaltning och omsorg

- Vägsekvensen saknar stadsmässiga inslag och präglas av bristande omsorg. Detta gör att man som trafikant får en känsla av att färdas i riktning *från* staden istället för att färdas i riktning *mot* centrum.

Gång- och cykelbana

- Gång- och cykelbanan som följer vägens linjeföring upplevs otrygg då denna omgärdas av en tät vegetationsridå.

MÖJLIGHETER

Vegetation

- Omfattande gallring och röjning av vegetation.
- Ny gestaltning av mittremsa och omgivande vägrum som förtydligar stadens närhet, underlättar orientering och förbättrar trygghetsaspekten längs sekvensen.

Bullerplank

- Vägsträckan kompletteras med ett bullerplank mot Varlas bostadsområde.

Ny rondell

- Kommunen planerar att bygga en ny rondell vid sekvensens avslutande del. Rondellen skapar förbindelse med det nya bostads- och verksamhetsområde som planeras i öster. Ett gestaltungs-förslag för cirkulationsplatsen utarbetas i enlighet med konceptet.

Karaktärssekvens
8. Bostäder och åkerlandskapet vid Kungsgärde

Den inledande delen av vägsekvensen avgränsas av en 80 meter gräsbevuxen gräsrefug. Vägsekvensen präglas av en stundtals tät vegetationsridå som består av ett ovårdat och slyartat busk- och trädskikt samt utblicken mot åkerlandskapet vid Kungsgärde.

Verksamheterna i öster avgränsas av en klippt gräsyta och ett hårt beskuret buskskikt med korallkornell, vitbrokig kornell, vass samt ölandstok. Träd- och buskskiktet öster om färdriktningen består av ett varierat utbud av arter som skapar ett ovårdat intryck exempelvis, körsbär, lönn, björk, måbär.

Efter 200 meter får trafikanten en utblick mot Kungsgärdes vidsträckt åkerlandskap. I horisonten skimtar Tölö bostadsområde, öster om Kungsbackaån. En gång- och cykelväg passerar längs vägen som under hela sekvensen har en rak linjeföring. Sekvensen avslutas när trädridan upphör i samband med Elof Lindälvs gymnasium.

Bilden nedan visar det ovårdade buskskikt som kantar vägsträckningen.



HOT

Buller

- Ökat buller, vibrationer och försämrad luftkvalitet kommer på sikt påverka boende i angränsande bostadsområde.

Otryggt stråk- tät vegetationsridå

- Tillåts vegetationen att fortsätta växa kommer sträckan på sikt att bli en allt otryggare zon för både fotgängare och cyklister.

Översvämning

- När Kungsbackaån översvämmades år 2005 blev åkerlandskapet hårt drabbat. Vattnet nådde ända upp till parkeringsytan vid verksamhetslokalerna.



Bilden visar den inledande delen av sekvensen. Hårt beskurna buskytor markerar gränsen till verksamhetsområdet väster om körriktningen. En gräsbevuxen och ovårdad refug avgränsar körfälten.

Plöstligt vidgas vägrummet i öster. Den västra sidan består av ett busk- och trädskikt med ett varierat utbud av arter. Fågelbär, måbär, häggmispel, vass, rönn och prydnadsapel är några exempel.

Utblicken mot åkerlandskapet vid Kungsgärde.



Vägen får återigen en mer omslutande karaktär.

Utblick mot bostadsområdet i Varla. Bilden visar det ovårdade buskskiktet.

Utseendet är nästan oförändrat då trafikanten närmar sig slutet av sekvensen. I bakgrunden skymtar den 124 meter långa gräsrefug som avslutar sekvensen.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

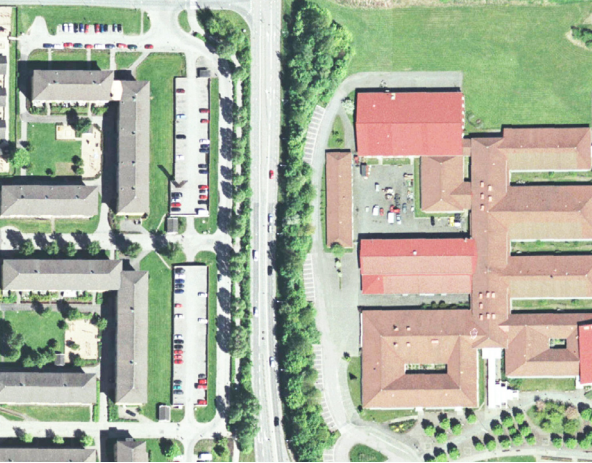
Karaktärssekvens

9. Elof Lindälvs Gymnasium och bostäder

300 meter

Denna korta sekvens leder trafikanten förbi Elof Lindälvs Gymnasium i öster och Varlas bostadsområde i väster. En gräsbevuxen vall med trädgrupper avgränsar kontakten med gymnasiet. Ett parkeringsdäck i väster skiljer bostadsområdet från vägen. Gång- och cykelbanan som följer vägens linjeföring in mot stadens centrum kantas av en pilallé där undervegetationen utgörs av ett hårt beskuret buskskikt med vresrosor, och annan slyartad buskvegetation.

Hela vägsekvensens träd- och buskskikt beskars kraftigt 2007, i synnerhet vid Elof Lindälvs gymnasium, där all vegetation avlägsnades, se bild nedan. Syftet var att skapa fri sikt och synliggöra byggnaden. I samband med att all vegetation röjdes bort mot gymnasiet byggdes en parkeringsyta och en vall. Vallen planterades med grupper av träd som idag avgränsar kontakten med Varlavägen.



STYRKOR

LOMAS

SVAGHETER

Vägekvens med bristande omsorg

- Sekvensen västra del är mycket eftersatt. Buskskiktet är mycket hårt beskuret och består av vresrosor och annan slyartad buskvegetation.

- Gestaltningen längs sträckan saknar stadsmässig karaktär.

MÖJLIGHETER

Vegetation

- Omfattande röjning av vegetation längs sekvensen. Gallring utförs i samband med gång- och cykeltunneln med hänsyn till trygghetsaspekten.

Stadsmässig struktur

- En gestaltning med en mer urban framtoning som påvisar stadens närhet och skapar harmoni i vägrummet.

- En vägsekvens med denna dignitet bör präglas av en gestaltning som förmedlar en positiv bild av staden och dess särart.

Detaljerna gör helheten

- Estetisk tilltalande gestaltungsloösning som minskar parkeringsgaragens dominans och skapar en vertikal och rumsbildande struktur.

Mitträcke

- Mitträcket som avgränsar körfälten tas bort för att minska barriäreffekten.

HOT

Bristande omsorg

- Bristande omsorg på en så stadsnära vägsträcka bidrar till en negativt möte med staden.



Vid vägsekvensens inledande skede blottas Varla södras bostadsområde i väster via Stormgatan.

Sekvensen präglas av den öppna vyn mot Elof Lindälv's gymnasium som avgränsas av en vall och grupper med träd planterade vintern 2008/2009. Körfälten avgränsas av en asfalterad mittrefug. I väster domineras sträckan av en pilallé och ett eftersatt buskskikt med fläder, vresrosor och annan slyartad vegetation.

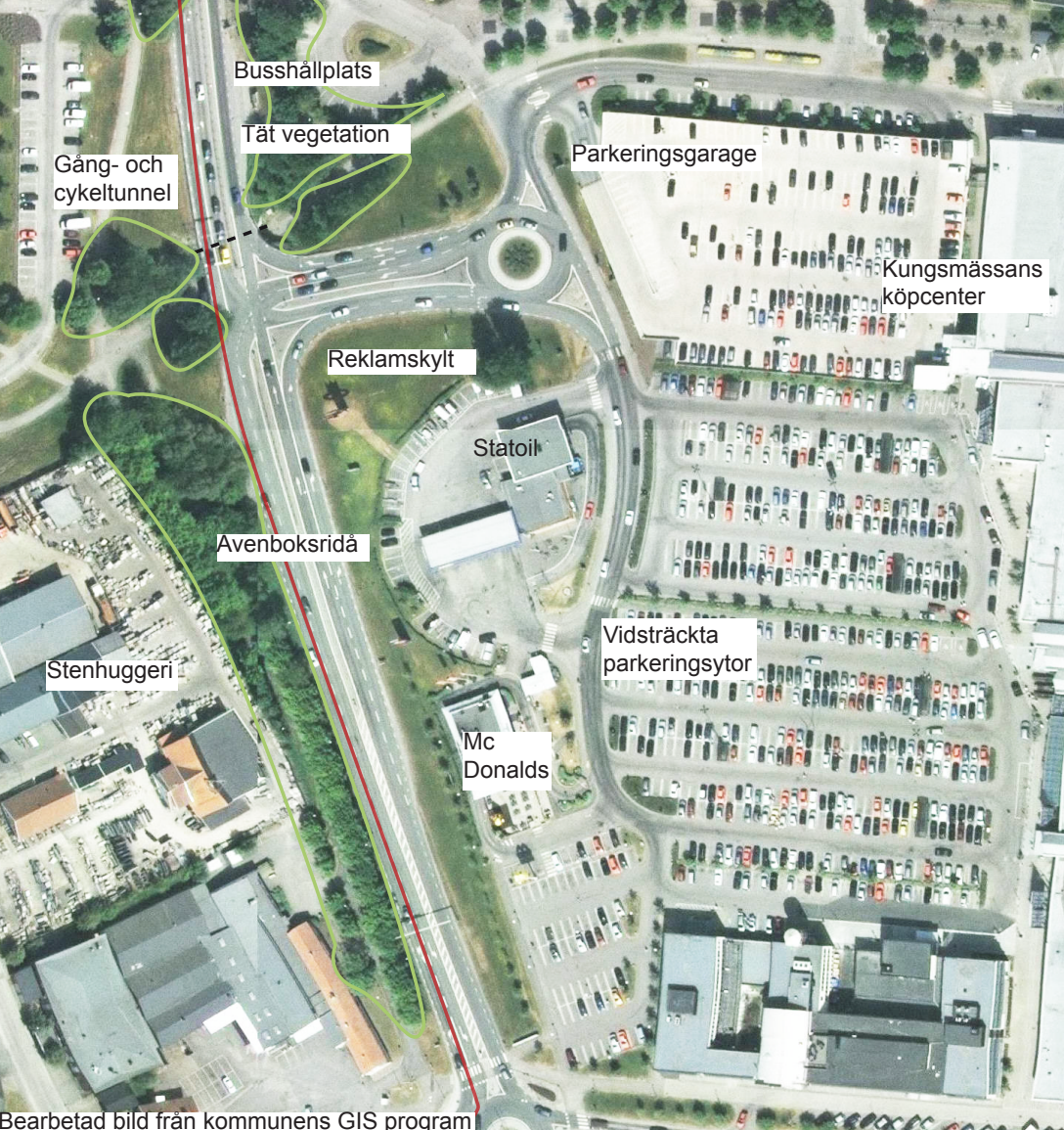
Bilden visar vyn från gräsvallen vid Elof Lindälv's gymnasium.



Trädraden med pil och parkeringsdäcket avgränsar kontakten med bostadsområdet i Varla.

Den tidstypiska tegelbebyggelsen från 1970-talet exponeras för trafikanten bortom storgvuxna pilar och dominanta parkeringsgarage i betong.

Vid slutet av vägsekvensen avgränsas vägen av ett stängsel som bildar en markant fysisk barriär i vägrummet. Den körbara ytan breddas med ytterligare två körfält. Vägbredden är cirka 16 meter. Belysningsarmatur återfinns nu även i norrgående körfält. Vägportalen markerar sekvensens avslut och talar om att trafikanten närmar sig staden. Köpcentrat "Kungsmässan", annonserar sin närvaro med reklamskylten som skyntas bortom en tät vegetationsridå med avenbok, alm med mera.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

Närheten till staden

- Det centrala läget skapar förutsättningar för en mer urban gestaltning av vägsekvensen.

SVAGHETER

Vegetation

- Tätt vegetationsridå vid gång- och cykeltunnel skapar en otrygg miljö för både fotgängare och cyklister.

MÖJLIGHETER

Belysning

- Precis som föregående sekvens föreslås att den befintliga belysningen längs vägsekvensen ersätts med ny armatur med en mer urban framtoning.

Vegetation

- Den täta vegetationsridån avlägsnas och ersätts av en allé.

Mitträcke

- Mitträcket som avgränsar körfälten tas bort för att minska barriäreffekten.

Karaktärssekvens
10. Centrum - Kungsmässan

Karaktärssekvensen domineras av Kungsmässans storskaliga köpcenter och vidsträckta parkeringsytor. Området i väster skymms bakom en tät vegetationsridå med en klar dominans av avenbok (*Carpinus betulus*). Trädridån avgränsar kontakten med närliggande bostads- och verksamhetsområde i Varla. Sekvensen avslutas vid den nod som skapar förbindelse med stationen och stadens östra delar via Borgmästaregatan, men också till innerstaden via Varlavägen och Kungsgatan. I väster når man Varlas bostadsområde.

Bilden nedan visar gång- och cykeltunneln som passerar under vägen vid sekvensens inledande del. Den täta vegetationen skapar en otrygg zon för både fotgängare och cyklister.



HOT

Bristande omsorg

- Även denna sekvens präglas av bristande omsorg och få stadsmässiga element.

Otryggt stråk- tät vegetationsridå

- Tillåts vegetationen att fortsätta växa kommer sträckan på sikt bli en allt otryggare zon för både fotgängare och cyklister.



Ett dominant mitträcke avgränsar körfälten även längs denna sekvens. Den asfalterade mittrefugen är 45 meter.

Varlavägen sedd från Kungsmässans parkering. En trädrigå skymmer sikten och avgränsar kontakten med bostäder och verksamheter i Varla. Kungsmässans annonserar sin närhet med en stor reklamskylt.

Bortom Kungsmässans reklamskylt och klippta gräsytor skymtas Kungsmässans parkeringsgarage.



Trädrigån med avenbok bildar en markant vertikal vägg. Klippta gräsytor avgränsar vägen med köpcentrat väster om färdriktningen. I bakgrunden skymtar rondellen som avslutar sekvensen.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

Konsekvent materialval

- Kullersten och gatsten på refuger vid till- och frånfarter bidrar till ett förhöjt och stadsmässigt helhetsintryck.

SVAGHETER

-

MÖJLIGHETER

Koncept

- Nytt gestaltungsfor-slag tas fram i enlighet med kommunens vision om fornyelse.

HOT

Oeftergivliga foremal

- Rondellen vid Kungsmassan omgardas av belysningsstolpar vid pa refuger vid till- och franfarter. Belysningsstolparna ar oeftergivliga foremal och skall om mojligt undvikas med hansyn till trafiksakerheten.

Flaggstangerna i rondellens mitt ar också ett tveksamt inslag. Pa håll upplevs dessa vara placerade tvärs över fardriktningen vilket kan vara vilseledande utifran bilistens perspektiv (Vagverket 2000).

NOD

11. Rondellen vid Kungsmässan

Rondellen vid Kungsmässan har tre flaggstänger placerade utifran ett trekantsmonster. Radien ar cirka 6 meter vilket for ovrigt inkluderar den overkoringsbara ytan som omgardar rondellen. Undervegetationen bestar av en cirkelformad planteringsyta som i sin tur omgardas av en klippt grasyta. Ett kantstod av granit avgransar ytan som i sin tur inramas av en fris med smagatsten med ett fasat kantstod av granit. Rondellen saknar belysning till skillnad fran de foregående. Daremot omgardas rondellen av hogmastad belysningsarmatur pa refuger vid till- och franfarter som for ovrigt bestar av kullersten och gatsten. Till skillnad fran de ovriga cirkulationsplatserna langs Varlavagen tillats fotgangare och cyklister att korsa cirkulationsplatsens till- och franfarter.



Rondellen vid Kungsmässan.



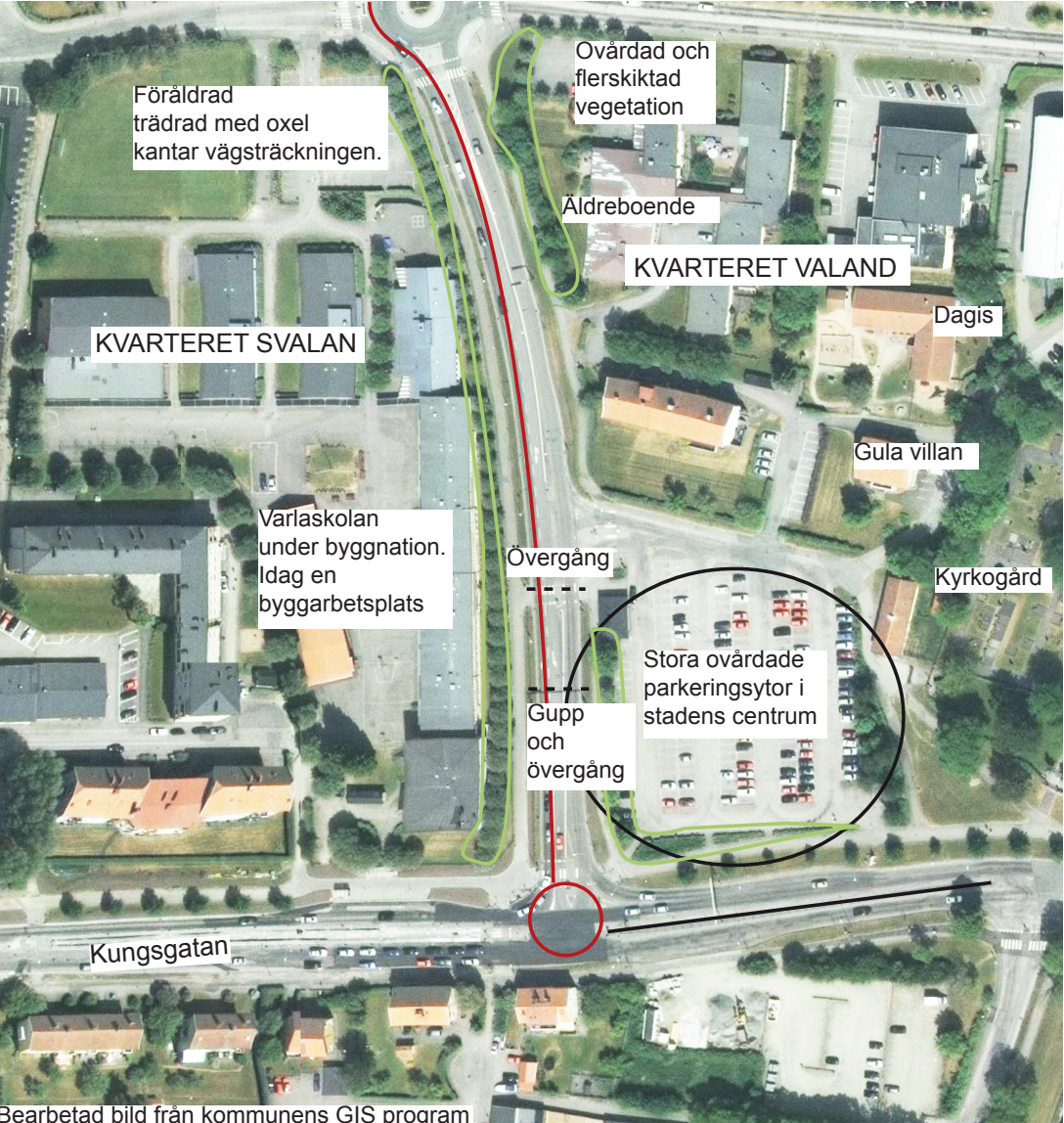
Gatstensbeläggning och kullersten används som markmaterial i cirkulationsplatsen.



Vy i norrgående riktning. Avenboksidån i bakgrunden bildar en tät vegetationsridå.



Borgmästaregatan. Ny gestaltning av sträckan med mittrefug i gatsten. Vägen kantas av en hamlad pilallé.



Bearbetad bild från kommunens GIS program

STYRKOR

Centralt läge

- Det centrala läget på denna karaktärsskvens skapar möjligheter att gestalta en mer stadsmässig karaktär längs sekvensen.

SVAGHETER

Breddning av körfält

- Sträckan breddas och blir fyrfilig längs hela sekvensen och fortsatt ner till korsningen med Kungsgatan.

Avsaknad av struktur och omsorg

- Sekvensen och noden präglas av avsaknad av struktur och bristande omsorg vilket bidrar till ett negativa möte med innerstaden.

Vägportaler

- Stora vägportaler i stadens centrum.

Vidsträckta parkeringytor

- Stora ovårdade parkeringsytor i stadens centrala delar.

MÖJLIGHETER

Gestaltning

- Gestaltningen skall präglas av omsorg vid val av markmaterial och vegetation för att åstadkomma ett mer urbant intryck. Inspiration hämtas från Kungsgatan som under de senaste åren fått ett nytt utseende som bidragit till ett förhöjt helhetsintryck.

Vägportaler

- Befintliga vägportaler avägsnas och ersätts med lägre skyltar.

HOT

-

Karaktärsskvens

12. Centrum - Kvarteret Valand

250 meter

Karaktärsskvensen leder trafikanten förbi kvarteret "Svalan", i väster och kvarteret "Valand" i öster, vidare ner mot den avslutande noden på sträckan. Vägen gör en svag krökning och trafikanten färdas i en hastighet av 30 km/h. Vägen är trefilig vid denna sekvens och den körbara ytan är 12 meter. Två körfält i södergående riktning och ett i norrgående.

En gång- och cykelbana följer vägens linjeföring i båda riktningar. Gång- och cykelbanan i väster kantas av enkelsidig oxelallé som avgränsar kontakten med Varlaskolan.

NOD

13. Korsningen Varlavägen - Kungsgatan

Sekvensen avslutas vid den nod där Varlavägen korsas av Kungsgatan som är en förlängning av Kungsbackas västra infartsled, Säröleden 158.

Korsningen utgör en viktig målpunkt i staden eftersom en stor del av de trafikanter som färdas genom Kungsbacka passerar korsningen.





Hastigheten är reglerad till 30 km/h. Ett gupp med ett övergångsställe tillåter cyklister och fotgängare att passera över vägen. Gång och cykelbanan till höger kantas av en trädad med oxel. Ett flerskiktat busk- och trädskikt avgränsar kontakten med kvarteret i öster.

Vägportalen markerar slutet av sekvensen. Stora parkeringsytor och ovärdade zoner ansluter vägen. Längs sekvensen finns två övergångar för fotgängare och cyklister. Nybyggnation av Varlaskolan pågår vilket bidrar till ett "ostädat" intryck vid sekvensen.

Bilden visar korsningen vid Varlavägen och Kungsgatan som bildar den avslutande noden på vägsekvensen. Kungsgatan skapar förbindelse med Kungsbackas innerstad i öster. I väster övergår sträckan i Säröleden som förbinder Kungsbacka med E6 och kommunens kustsamhällen.



Kungsgatan i riktning mot innerstadens gamla kvarter. De vidträckta parkeringsytorna omgärdas av ett mycket ovärdat buskskikt med måbär, lönn, ogräs och nypon. En vägportal dominerar vägrummet som avgränsas av en bred, asfalterad mittrefug. Ett högt stängsel skapar barriäreffekt i vägrummet.

Kungsgatans nygestaltade vägrum. Stadsmässig belysning med det passande namnet 'Kungsbacka' (stolpe vid namn "Spårväg" och tillhörande armatur 'Victor') kantar vägsträckningen som omgärdas av en lindallé. Den glasade bullerskärmen skapar visuell kontakt med Västra Villastaden. En gång- och cykelbana passerar innanför bullerskärmen. Mittrefugen består av en ängsmatta omgärdad av en fris av smågatsten. Körfälten avgränsas av en gatstensfris.

Bilden visar bullerskärmens utformning (höjd 2,60 m). Sockel består av betong. Glasade partier skapar visuell kontakt och bidrar till en ökad trygghetskänsla för både fotgängare och cyklister. Skärmens ändpartier är belysta.

GENERELLA RIKTLINJER FÖR STADENS ENTRÉER

Naturen som inspirationskälla

Inspiration för gestaltningen av stadens infartsleder hämtas från det landskap som vägen har sitt ursprung i. Konceptskissen till höger förtydligar de landskapliga karaktärer som kan användas som inspirationskälla för vägen och dess närområde och därmed fungera som ett genomgående tema för respektive infart.

Gestaltningen längs Säröleden 158 - Kungsgatan samt Onsalavägen i väster skall exempelvis präglas av ett havstema. Redan idag präglas Kungsgatan av inslag som påminner trafikanten om vägens ursprung. Detta omfattar både markmaterial i form av natursten av granit samt vegetation, med inslag av salttåliga arter med lokal förankring. Havstemat skall även prägla Onsalavägen.

Cirkulationsplatser

På 1700-talet omgärdades Kungsbacka av en stenmur där en port välkomnade besökaren och stadens invånare. Idag utgör cirkulationsplatsen och i synnerhet rondellen ett viktigt inslag i trafikmiljön då denna är en vanligt förekommande korsningstyp i Kungsbacka och i många fall markerar porten in och ut från staden. För att på sikt skapa förutsättningar för ett helhetstänkande längs stadens infartsleder är det viktigt att se över utformningen av stadens cirkulationsplatser, sidoområden, utrustning, belysning och markmaterial. Cirkulationsplatsen skall harmoniera med den omgivande miljön och skalan och därmed inte ses som en isolerad enhet. Omsorg skall även prägla refuger vid till- och frånfarter. Cirkulationsplatser i staden skall präglas av växter och material som anknyter till temat för infarten. Inspiration till gestaltningen hämtas från det omgivande halländska landskapet och den miljö som vägen har sitt ursprung i. Syftet är att förstärka och framhäva attraktiva kvaliteter i den omgivande naturen och applicera dessa vid gestaltningen av vägen och dess närområde. Ortens särdrag kan förstärkas genom att använda markmaterial och vegetation som kan kopplas till närområdet. Även arter med exotiskt ursprung kan användas i syftet att exempelvis förstärka en karaktär och färgskala som präglar omgivande landskap. Strukturen skall vara tydlig och enkel. Belysningen bör vara lågmäld. Möjlighet till effektbelysning av plantering och trädsikt skall undersökas.

Vegetation

Artdiversitet och ståndortsanpassat växtmaterial i staden

Ett begränsat växtsortimentet kan ha förödande följder. Runt om i Sverige ser man idag spåren efter almsjukans härjningar. Förlusten blir särskilt påtaglig när man tvingas ta ner en hel allé eller då stora parkområden ödeläggs på grund av sjukdomens verkningar. Ask, kastanj och glanslind är andra exempel på stadsträd som på senare tid drabbats av sjukdomar och skadedjur. Det är därför oerhört viktigt att arbeta preventivt genom ett större artutbud i staden. Forskning inom området påvisar även att artdiversitet har en hälsofrämjande funktion (Lagerström och Sjöman 2007).

En annan viktig aspekt är att anpassa växtmaterialet efter ståndorten (Lagerström och Sjöman 2007). Detta är en aspekt som är oerhört viktig att ha i åtanke när man gestaltar miljön i anslutning till trafikytor. Trafikytor är mycket utsatta växtmiljöer som ställer höga krav på växtligheten. Växterna måste tåla både salt, torka, vinddrag, vattenskador, föroreningar och skador från trafik och snöröjning (Vegtech 2009). Genom att anpassa växtmaterialet efter platsen och dess förutsättningar kan man skapa ett mer långsiktigt och hållbart växtsortiment (Lagerström och Sjöman 2007). Detta gäller i synnerhet gestaltningen av stadens infartsleder.

Vägrummets utrustning

Skyltar

Reklamskyltar samt informationsskyltar i Kungsbacka bör utformas och placeras med hänsyn till omgivningen. En alltför rik ”skyltflora” kantar idag stadens infartsleder. Detta bör undvikas. Delvis med hänsyn till att dessa kan störa trafikantens uppmärksamhet i trafiken men också av estetiska skäl.

Ett skyltprogram upprättas för att eftersträva enhetlighet i vägrummet. Skyltprogrammet skall utgöra riktlinjer för placering, utformning och antalet informations- och reklamskyltar vid vägen och dess närområde.

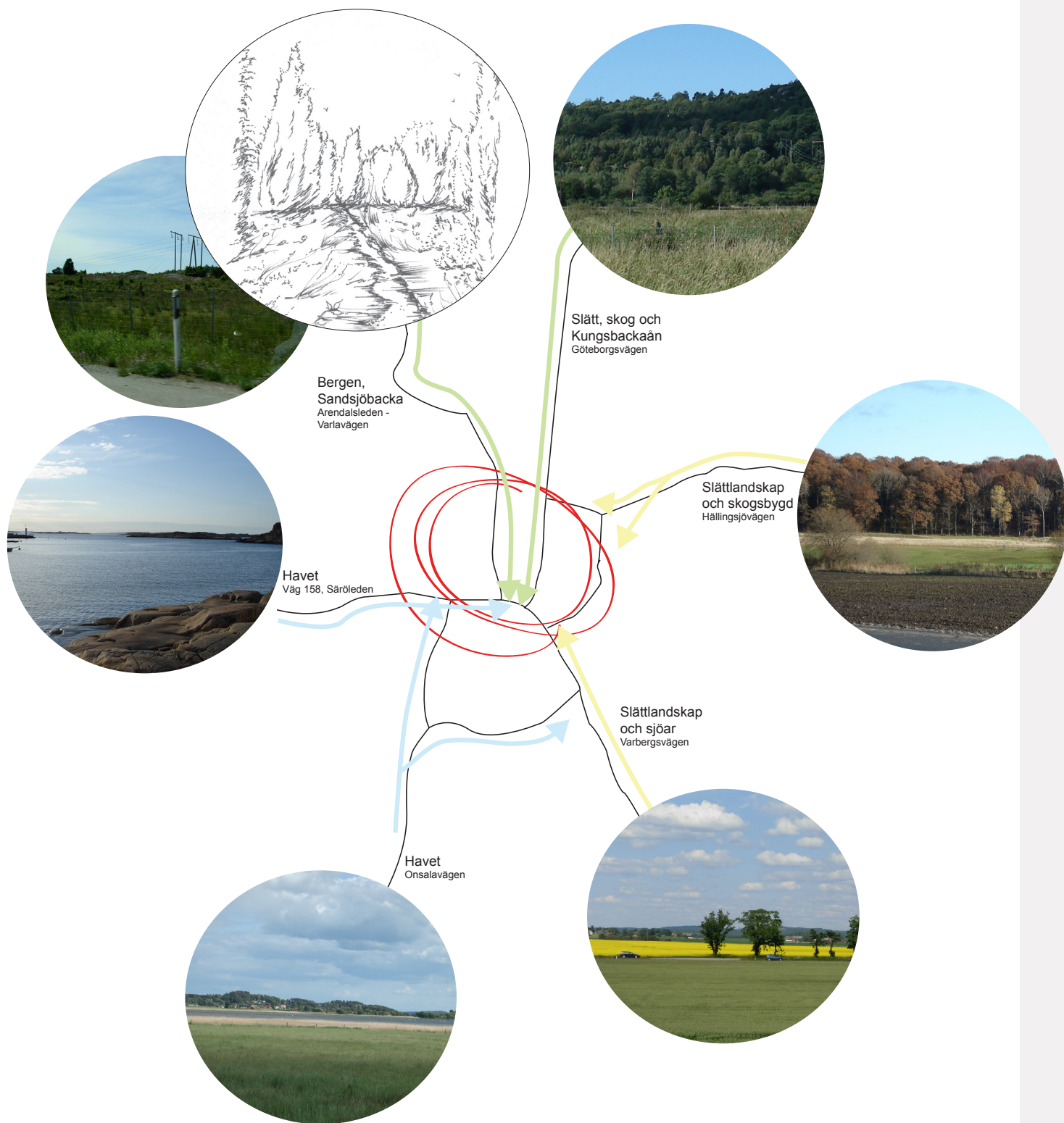
Ny skyltning längs E6

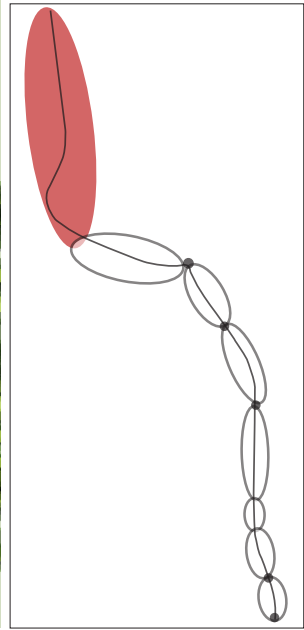
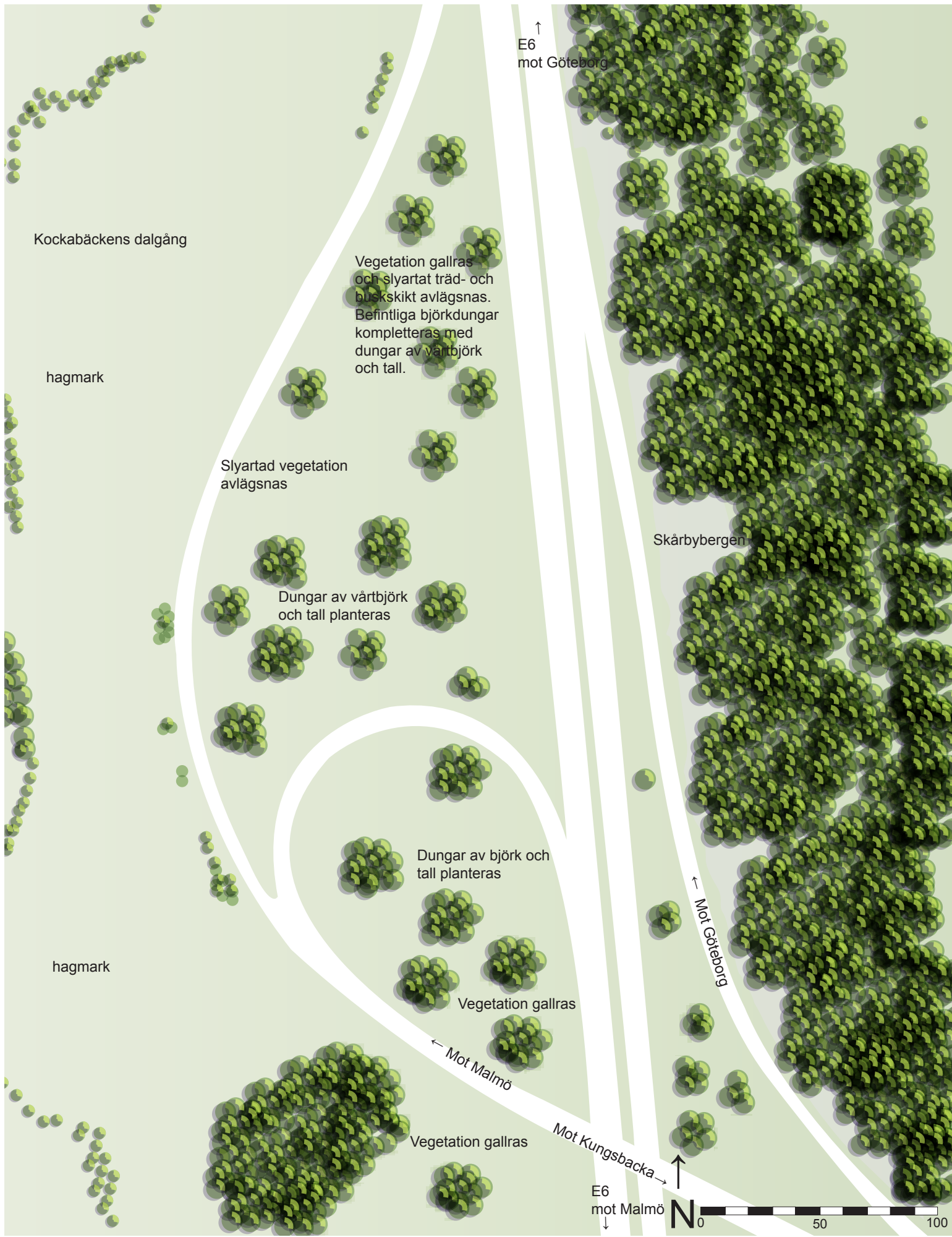
Vägskyltningen längs E6 uppfattas idag som missvisande om man kommer från Göteborg. Som trafikant upplever man att det är svårt att veta vilken infart man skall välja om man vill in till stadens centrala delar. Nedan redogörs för hur denna omskyltning skulle kunna se ut.

Kungsbacka Varla döps om till Kungsbacka Norra

Kungsbacka Särö döps om till Kungsbacka centrum, Särö

Kungsbacka Onsala döps om till Kungsbacka södra, Onsala





Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått fastställs vid projektering.

Karaktärssekvens

1. Skogslandskapet

Vegetation

För att skapa en tydligare inramning och karaktär åt trafikplatsen Kungsbacka Nord föreslås att vegetationsytor gallras och kompletteras med nya träd som smälter in i det omgivande landskapet. Gallring syftar till att skapa kontakt med omgivande landskap och återställa utblickar mot det öppna betesfälten och hagmarkerna. Befintlig slyartad vegetation av exempelvis salix avlägsnas och karaktärsväxter som tall, (*Pinus sylvestris*) och vårtbjörk, (*Betula verrucosa*) planteras i större dungar.

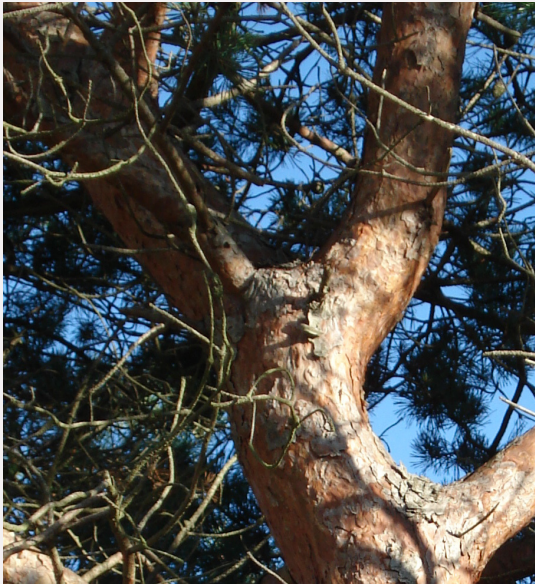
Vägrummets utrustning

Vägräcke

Det befintliga broräcket byts ut mot ett nytt räcke med rörprofil.



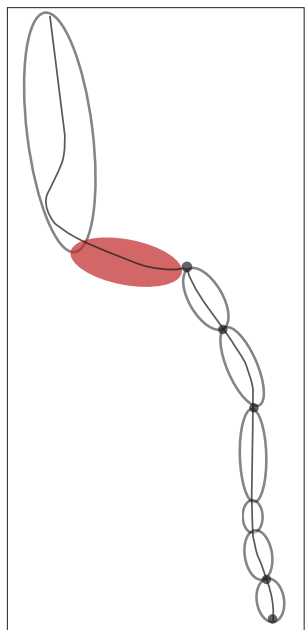
Rörräcke



Tall, '*Pinus sylvestris*'



Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått fastställs vid projektering.



Karktårssekvens

2. Industrierna

Inspiration

Bilden från 1713 som visar hur staden omgärdades av en mur väckte idén om att tillföra stadens norra entré någon form av en välkomnande portalfunktion. Idén bearbetades, förslag förkastades, idéer omarbetades och inspiration inhämtades, bland annat från Carola Wingrens infartsprojekt "Filtret" som ställdes ut på Arkitekturmuseet i Stockholm 1998. Projektet präglas av trädridåer, med syftet att gestalta en imaginär framtida stadsinfart (Wingren 2009). Idéerna landade slutligen i det gestaltningsförslag som presenteras nedan.

Vegetation

Gestaltningen längs vägsekvensen domineras av ett antal trädridåer. Trädridåernas huvudsyfte är att tillföra platsen en tydlig struktur som lyfter fokus från de storskaliga industrifastigheterna och skapar en mer välkomnande entré och tilltalande inramning av vägen och dess närområde. Platsens storskaliga volymer kräver ett gestaltningsförslag som harmonierar med platsens skala. Trädridåerna har en tydlig riktning, skala och form som förstärker inte bara utblicken och kontakten med Hallabäcken utan har även en läskyddande funktion. Riktningen är därmed nog uttänkt med tanke på platsens utsatta läge för väder och vind.

Växtmaterialet har en lokal förankring och utgörs av bok, (*Fagus sylvatica*) och vartbjörk (*Betula verrucosa*). Det omgivande vasslandskapet ställs i kontrast till det strikta trädridåernas uttryck. Under vinterhalvåret är kontrasterna som tydligast då vartbjörkens kala, uppstammade, vita stammar ställs i kontrast till de rostfärgade boklöven i det juvenila buskskiktet.

För att framhäva strukturen planteras björk- och bokridåerna i täta intervaller. 5-6 lignoser planteras på rad med cirka 1 till 1,5 meters mellanrum på ett avstånd på cirka 8 meter från vägen. Avståndet mellan trädridåerna ökar i riktning ut från staden. Färdas man däremot i riktning in mot staden minskar avståndet med tanke på att skapa en rytmisk och harmonisk upplevelse för trafikanten.

Amträd

Klibbal, (*Alnus glutinosa*), planteras cirka 1- 2 meter från varje trädridå med bok, (*Fagus sylvatica*), med syftet att fungera som läskydd men också gynna utvecklingen av arten. Det är viktigt att poängtera att klibbalen tas bort i ett tidigt skede då den har förbrukat sitt värde som amträd (Helsing, Daniel, kommunekolog, Förvaltningen för Miljö och Hälsoskydd, Kungsbacka kommun 091022, Lydell, Birger, parkingenjör, Förvaltningen för Teknik, Kungsbacka kommun 091022).

Det kommer dröja ett antal år tills trädridåerna ger den önskade effekt som ett strukturerande element i landskapet. Genom att välja större träd- och buskvolymen redan inledningsvis vid plantering kan effekten påskyndas.

Mittrefug

Mittrefugen längs den övre delen av vägsekvensen sås med en ängsfröblandning från Vegtech av typen torr havsstrandäng

6711. Växtmaterialet är anpassat efter platsens förhållanden och tål vind, torka och salt. Bädden förbereds enligt Vegtechs anvisningar med med en 150 mm kross 0/8 eller motsvarande (Vegtech 2009).

Exempel på arter är:

strandtrift, rölleka, liten blåklocka, rödklint, backnejlika, stymorsviol, gulsporre och kärringtand.

Ängsytan slås med slätterbalk efter blomning en gång per år för att gynna utvecklingen av arterna och hindra konkurrens från ogräs och annan oönskad vegetation (Vegtech 2009).

I samband med att mitträcket tar vid blir mittrefugen stensatt med kullersten. Stenen sätts i cementbruk för att minska uppkomst av ogräs.

Vägrummets utrustning

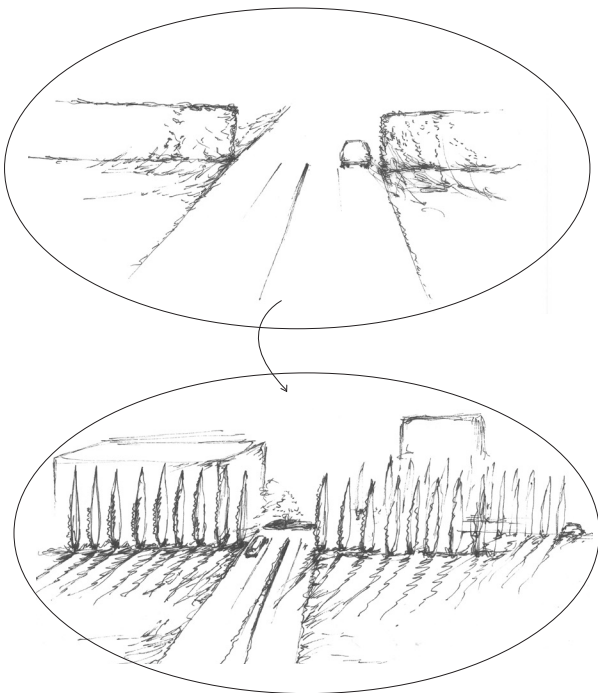
Mitträcket som avgränsar körfälten ersätts med mer urbant och trafiksäkert räcke från Birstaverken AB. Produkten heter Birsta 1P.

Vägportal

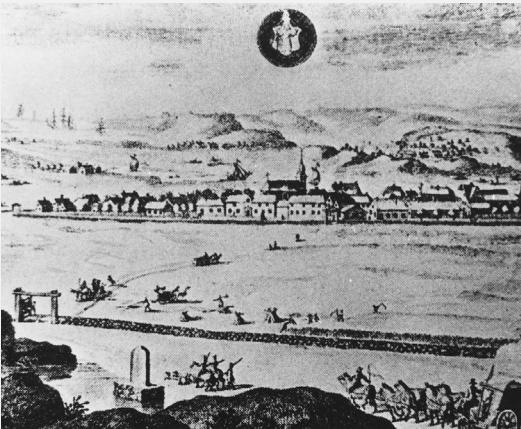
Vägsträckans vägportaler ersätts med Safelines vägportal som förmedlar ett mer urbant uttryck.

Belysning

Vägbelysning längs sträckan utesluts helt. Istället föreslås effektbelysning i form av släpljus längs de strama trädridåerna och vid Skårbybergets dramatiska bergsrygg. Syftet är att förstärka en dold kvalitet i vägrummet, framhäva ett viktigt identitetsskapande element samt ge karaktär åt vägen och dess närområde även under dygnets mörka timmar. Belysningen utarbetas av en ljusdesigner.



Inspiration

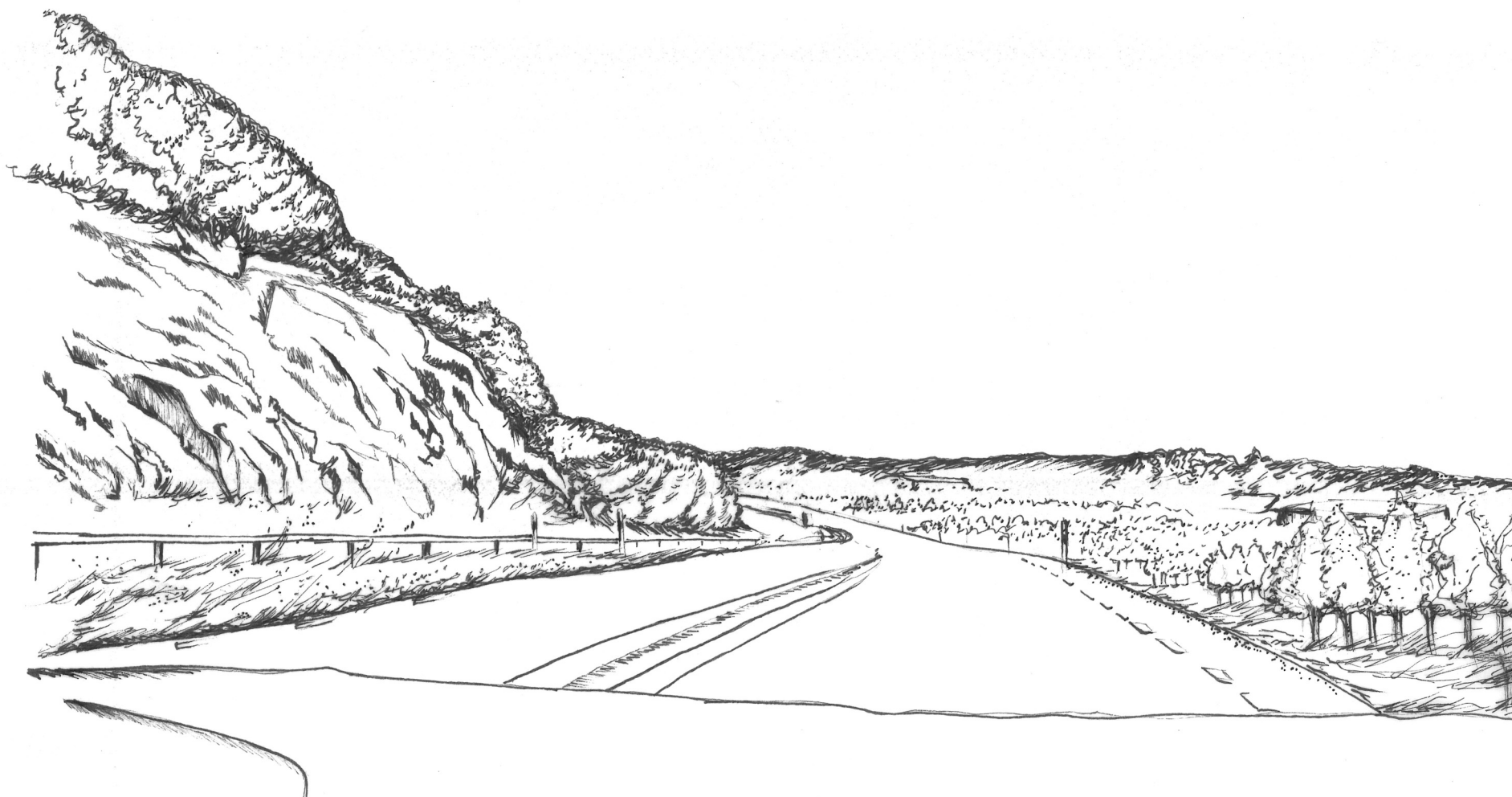


Kungsbacka år 1713. Staden omgärdas på den här tiden av en mur. En port markerar stadens entré.



Kraftfullt uttryck präglar avenboksidåerna i Alnarp.

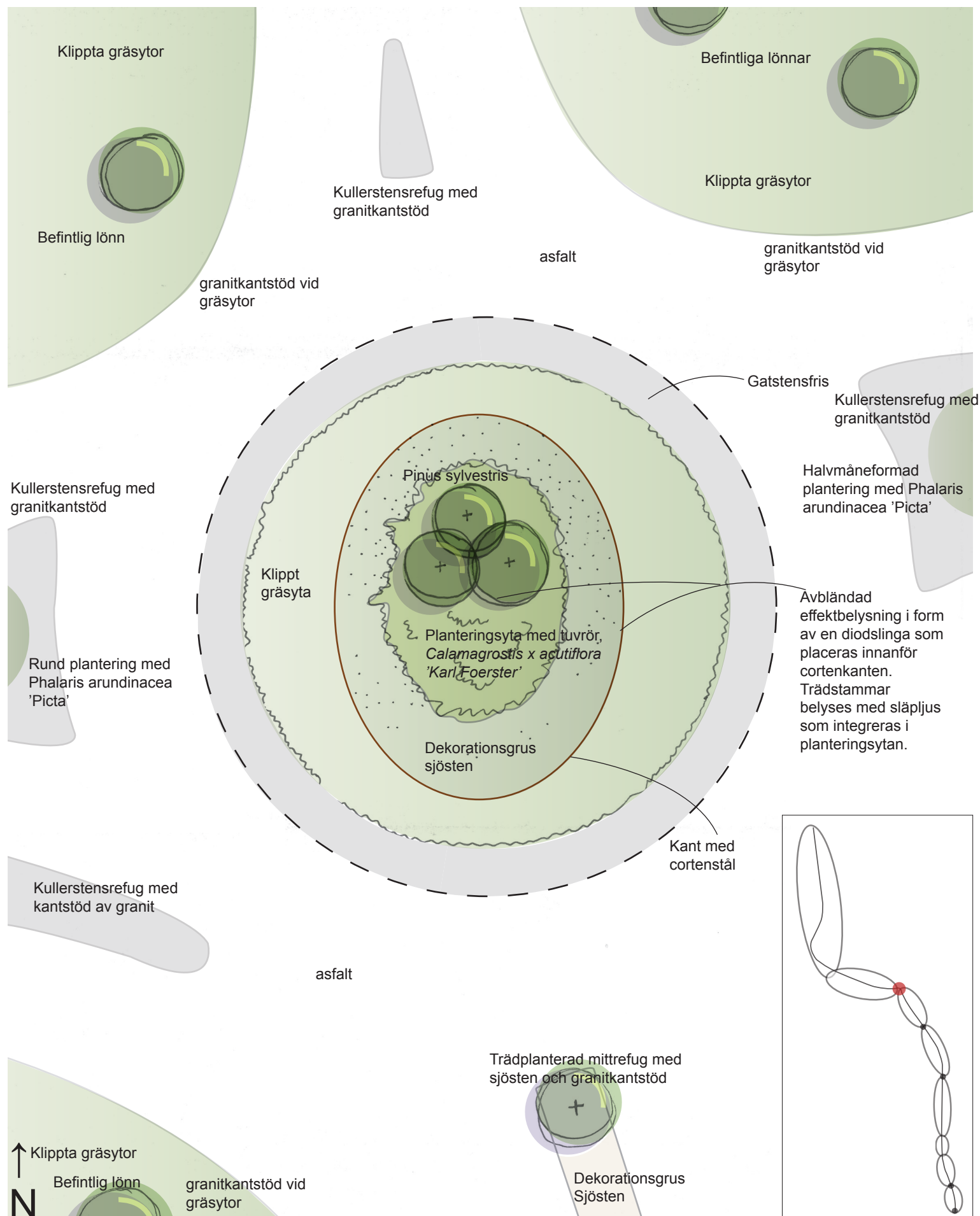




Skissen visar trafikantens upplevelse under sekvensen som präglas av Skårbybergets dramatiska bergsrygg och de strama trädridåerna. I mittrefugen blommar ängsblommor och mitträcket är ersatt med ett mer trafiksäkert och urbant räcke.



Skårbybergets dramatiska bergsrygg iscensätts genom belysning.



Skala 1:200

Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av cirkulationsplatsen. Exakta mått fastställs vid projektering.

skog

vass

bark

NOD

3. Rondellen vid industrierna

Kontraster utgör ett viktigt inslag i gestaltningen och återspeglar det omgivande landskapet i stort. Strukturen är tydlig och enkel och målsättningen är att växtmaterialet skall utgöra en väl fungerande stomme som fungerar under årets alla månader, såväl vinter som sommartid. Industrielandskapets hårda material och dess storskaliga volymer som reser sig i landskapet skapar en tydlig kontrast till det vilda vasslandskapet vid Hallabäcken. Kontrasten mellan det vilda, ”otuktade” naturen och det mänskligt påverkade landskapet utgör en utgångspunkt vid gestaltningen av rondellen.

Den upphöjda planteringsytan omgärdas av en grusad yta med sjösten. Syftet är att skapa en historisk koppling och anknyta till den period för cirka 12.000 år sedan då landskapet helt täcktes av hav. Ytan inramas av en kant av cortenstål vars färgton harmonierar och förstärker den rostfärgade rödbruna tonen i tallarnas stammar och skapar på så sätt en naturlig koppling till färgskalan i det omgivande landskapet.

Vegetationen i rondellen utgörs både av växtmaterial som kan kopplas till närområdet men också växter som på ett eller annat sätt skapar en harmoni i miljön med tanke på deras färg, form och karaktär. Trädskiktet i rondellen utgörs av uppstammad *Pinus sylvestris*, tall. Det svepande gräset *Calamagrostis x acutiflora* ’Karl Foerster’ utgör stommen i planteringen (se bild till höger).

Artlista för rondellen:

Träd

Tall, (*Pinus sylvestris*)

Perenn

Tuvrör, (*Calamagrostis x acutiflora* ’Karl Foerster’)

Refuger

Omgivande refuger stensätts med kullersten. Stenen sätts i cementbruk för att minska uppkomst av ogräs. Refugerna kompletteras med runda och halvmåneformade, bomberade planteringsytor med randgräs, *Phalaris arundinacea* ’Picta’.

Reklam- och vägskyltar

Reklamskyltar i rondellen närhet avlägsnas för att på så sätt skapa ett mer välordnat uttryck och en mer välkomnande entré från norr.

Belysning

De befintliga pollarna tas bort och ersätts med släpljus som integreras i planteringsytan samt en diodslinga som placeras innanför cortenkanten.



Västra Hamnen Malmö
Fotograf: Jens Lindqvist

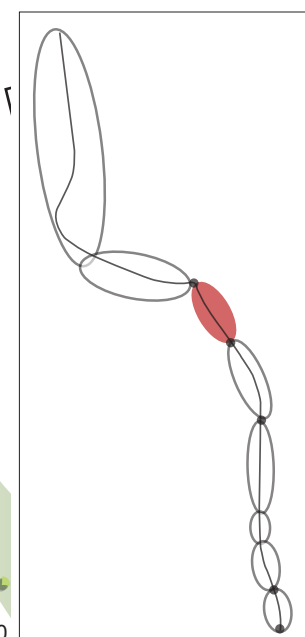
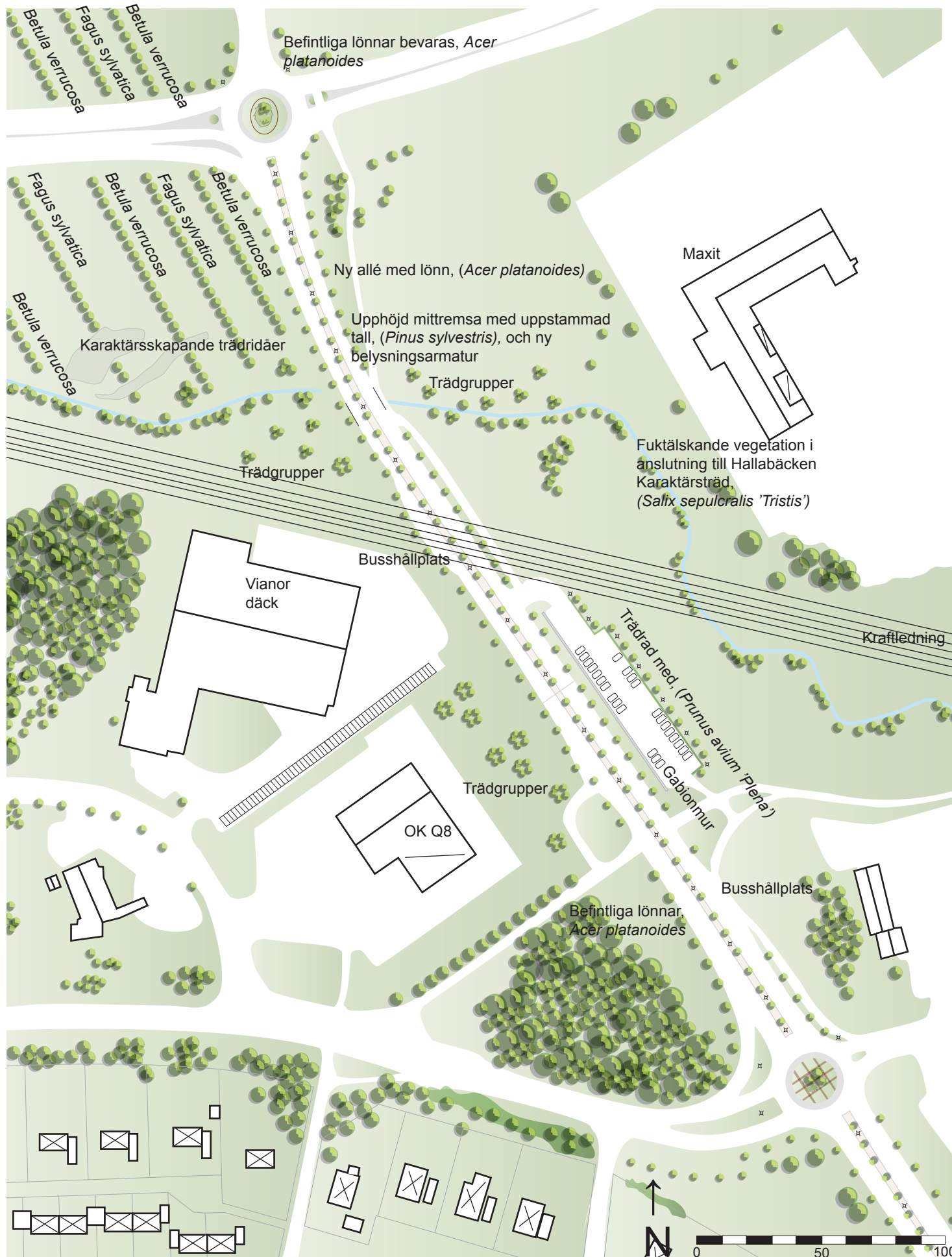


Sjösten

Tuvrör i vinterskrud.



Randgräs vid refug i Vrigstad.



Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av vägsträckan. Exakta mått på exempelvis körfält och refuger fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens 4. Industrierna vid kraftledningen

Utbyggnad av körfält

Med hänsyn till prognosutvecklingen i trafikledsplanen breddas vägsekvensen från och med att Varlavägen tar vid fram till och med korsningen vid Tölö Tvärled. Sträckan kompletteras med ytterligare två körfält, vardera 3,5 meter, för att på så sätt kunna hantera de förväntade trafikökningarna. Utbyggnaden sker i östlig riktning mot Varla Norra industriområde med hänsyn till de boende i villaområdet väster om Varlavägen vid slutet av sekvensen.

Vegetation

Ståndortsanpassat växtmaterial

Platsens utsatthet för väder och vind påverkar växtvalet längs vägsekvensen. Gestaltningsförslaget består av växtmaterial som har en lokal förankring eller växtmaterial som är lämpligt för den aktuella ståndorten.

Trädplanterad mittrefug

Gestaltningen vid vägsekvensen präglas av en 3 meter bred trädplanterad mittrefug som avgränsar körfälten. Trädplanteringen som centrerar körfälten utgörs av uppstammad tall, (*Pinus sylvestris*), som planteras på ett c/c av cirka 10 meter. Tall, (*Pinus sylvestris*) kan vara svärtetablerad men har många positiva egenskaper då den är anpassad efter ståndorten och tål salt, vind, torka och föroreningar (Johansson, Daniel, trädgårdsingenjör, Tönnersjö plantskola AB, 091023). Mittrefugens ytskikt består av sjösten och omgärdas av ett granitkantstöd. En geotextil hindrar uppkomst av ogräs.

Den befintliga lindallén avlägsnas och ersätts med en lönnallé, (*Acer platanoides*), det vill säga samma trädart som förekommer vid föregående nod och vid sekvensens avslut. Det är oerhört viktigt att exakt samma art planteras för att eftersträva ett så homogent uttryck som möjligt. Inledningsvis kommer den visuella skillnaden mellan de nyetablerade lönnarna och de befintliga att vara relativt stor. För att minska differensen och påskynda den rumsliga karaktären skall en större trädkvalitet av arten planteras, förslagsvis storlek 20-25, högstam 4x co/kl (Tönnersjö plantskolekatalog 2009-2010).

Trädgrupper planteras på de öppna gräsytor som angränsar vägen. Trädgrupperna utgörs både av arter av exotiskt ursprung men också arter med lokal förankring. Följande arter föreslås:

Pinus sylvestris samt fylldbommig fågelbär, (*Prunus avium 'Plena'*).

Fylldbommig fågelbär (*Prunus avium 'Plena'*), planteras i mindre grupper men även i en enkel trädrad i anslutning till pendelparkeringen öster om vägen. Arten skapar ett vackert blickfång i samband med blomningen på våren.

Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen som omger vägsekvensen ersätts med tvåarmade belysningsstolpar centralt placerade i mittrefugen av märket 'Kungsbacka', se sidan 87,102. Belysningsarmaturen placeras med ett jämt avstånd och anpassas efter trädens placering. Förslagsvis på ett avstånd av cirka 30 meter.

Hallabäcken

Längs Hallabäcken kompletteras träd- och buskskiktet på de ytor som idag saknar vegetation. Förslagsvis planteras fuktälskande växter i samlade grupper. Al, (*Alnus glutinosa*) och silverpil, (*Salix alba var 'Sericea'*), planteras närmast bäckfårans sydsida med syftet att stabilisera slänterna och konkurrera ut vassen. Trädsiktet bidrar även till att skugga bäcken vilket på sikt gynnar öringen. Karaktärsväxt utgörs av hängpil, (*Salix sepulcralis 'Tristis'*). Trädet används för övrigt som ett återkommande tema längs ån vidare ner mot stadskärnan. På grund av det utsatta läget för väder och vind skall arten placeras i skyddade lägen i anslutning till trädgångar för att gynna vidare utveckling.

Ett buskskikt med ett varierat artutbud planteras i mindre grupper. Exempel på arter är pimpinellros, (*Rosa pimpinellifolia*), fläder, (*Sambucus nigra*) samt vildros, (*Rosa canina*).

Hallabäckens norra sida kompletteras med arter av mer exotiskt ursprung som exempelvis rödek, (*Quercus rubra*), och dubbelblommig fågelbär, (*Prunus avium 'Plena'*). Träden bildar ett vackert blickfång från det närliggande industriområdet.

På utvalda platser i anslutning till industriområdet bildas omslutande sittplatser som kan nyttjas av de som arbetar i området. Dessa åtgärder syftar till att förhöja trivselvärdet för de som arbetar i Varla industriområde och påverkar inte trafikantens upplevelse av vägen något nämnvärt.

Skyltar

Reklamskyltarna vid sekvensens inledande del avlägsnas för att på så sätt skapa ett harmoniskt och ordnat intryck. Skyltprogrammet föreskriver riktlinjer för placering, utformning och antalet informations- och reklamskyltar vid vägen och dess närområde. I största möjliga mån bör enhetlighet eftersträvas i vägrummet. Reklamskyltar bör endast förekomma på industrifastigheternas fasader.

Pendelparkering

Pendelparkeringen i öster får ett nytt utseende och ramas in av en gabionmur och en enkel trädrad av (*Prunus avium 'Plena'*). parkeringen kompletteras med belysning.

Broräcke

Det befintliga broräcket byts ut mot ett nytt räcke med rörprofil i samband med att bron breddas vid utbyggnaden av vägen. Denna åtgärd utförs längs hela vägsekvensen.

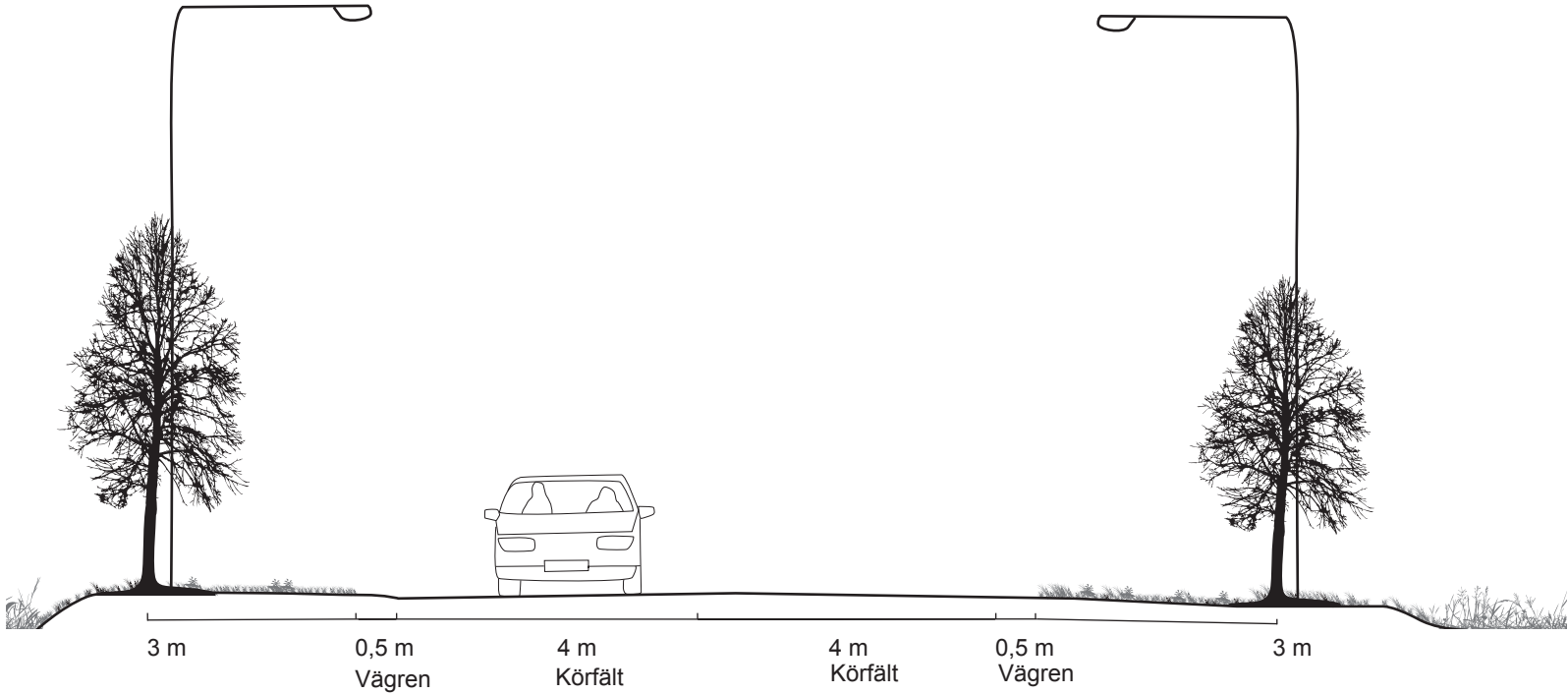


Rörräcke vid bro i Kungsbacka.

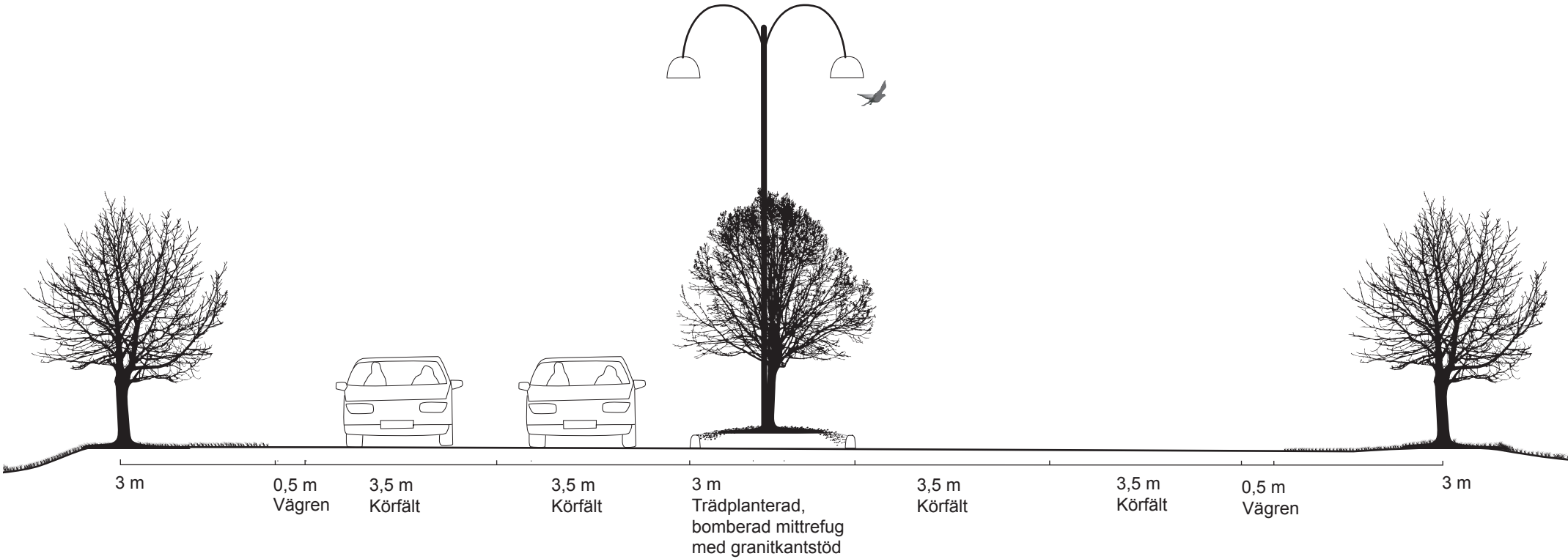


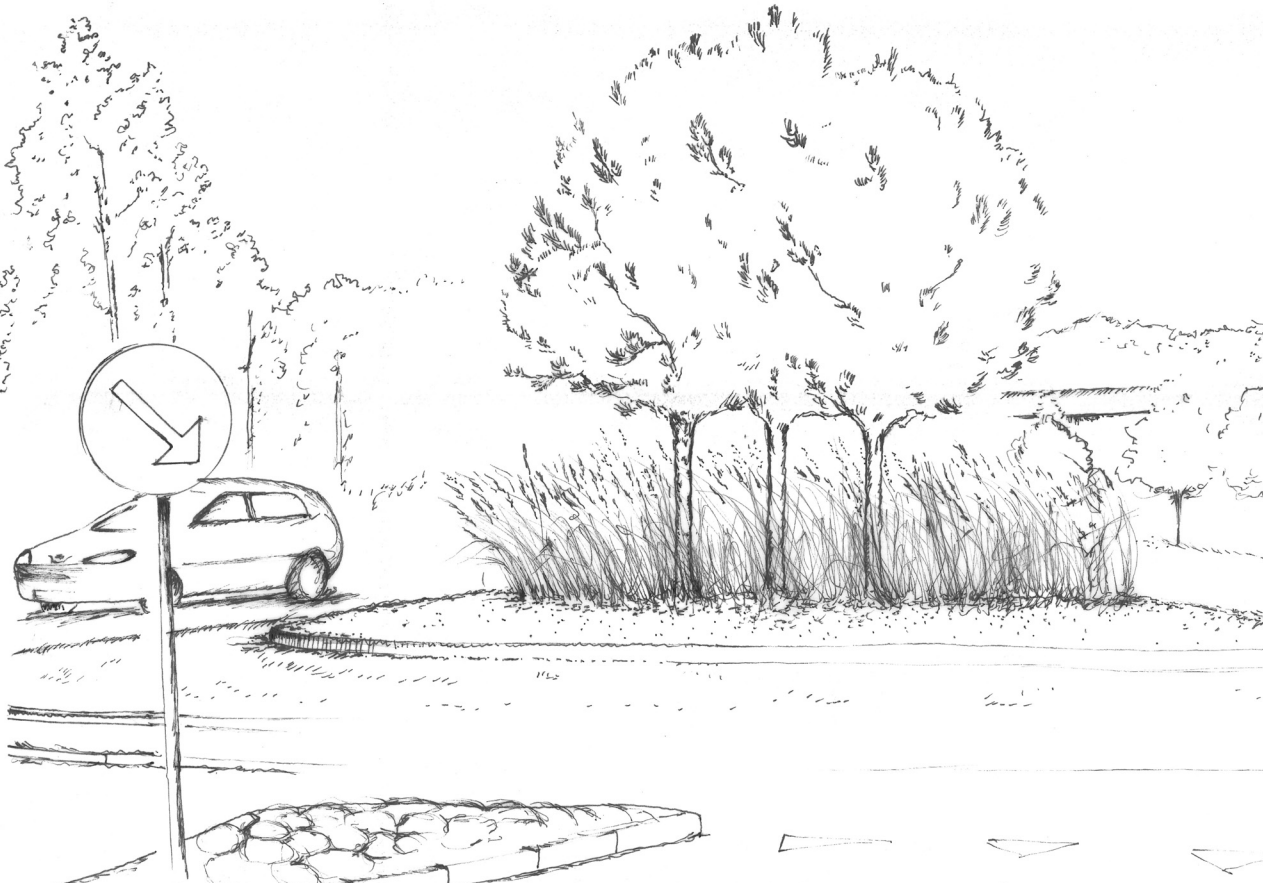
Gabionmur vid Marholmen, Askim.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

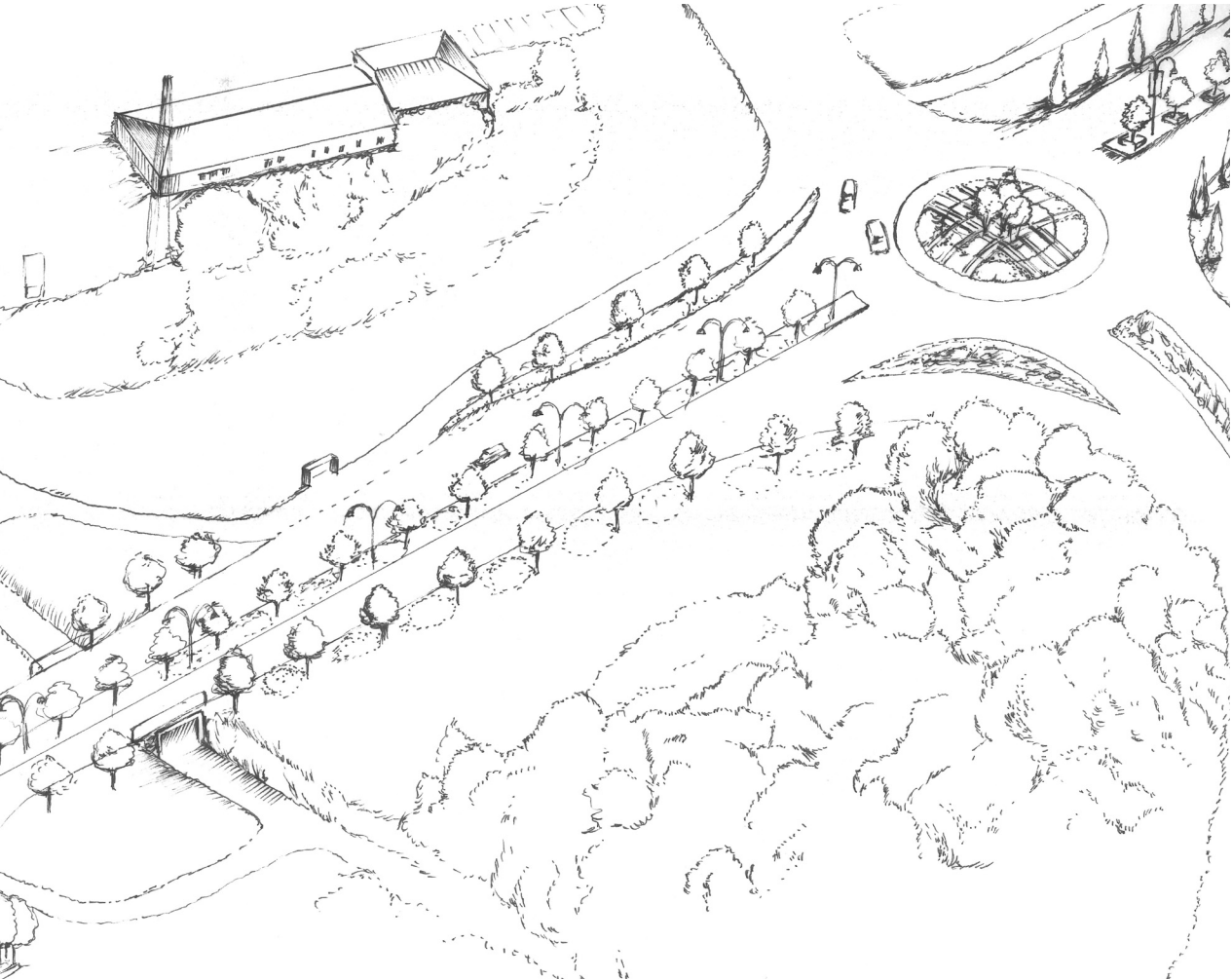


Befintlig vägsektion vid karaktärssekvens 4, industrierna vid kraftledningen.

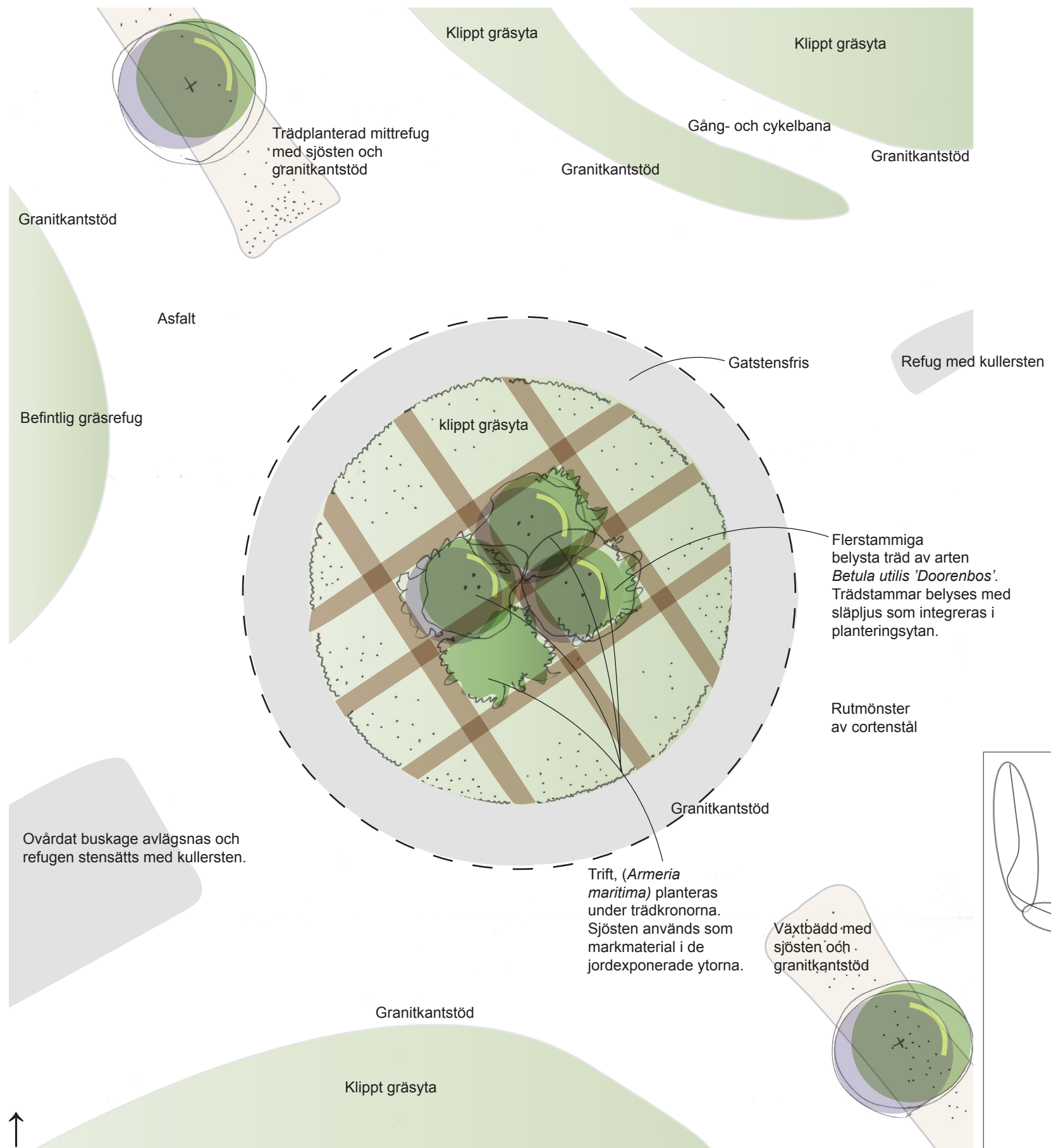




Rondellen vid industrierna.



Industrierna vid kraftledningen.



GESTALTNINGSFÖRSLAG

NOD
5. Rondellen i förstaden

Gestaltningen vid rondellen i förstaden är inspirerad av det fysiska stadsbildsmönster, som ritades av IS Wallmark år 1846 och som än idag präglar Kungsbacka innerstad. Rutnåtsstrukturen består av ett stramt mönster av cortenstål. Rondellen är svagt bomberad för att förtydliga strukturen. Planteringsytan som är centralt placerad i rondellen, består av ett trädskikt av flerstammig himalayabjörk, (*Betula utilis* 'Doorenbos').

Artlista för rondellen:

Träd

Flerstammig himalyabjörk, (*Betula utilis* 'Doorenbos')

Perenn

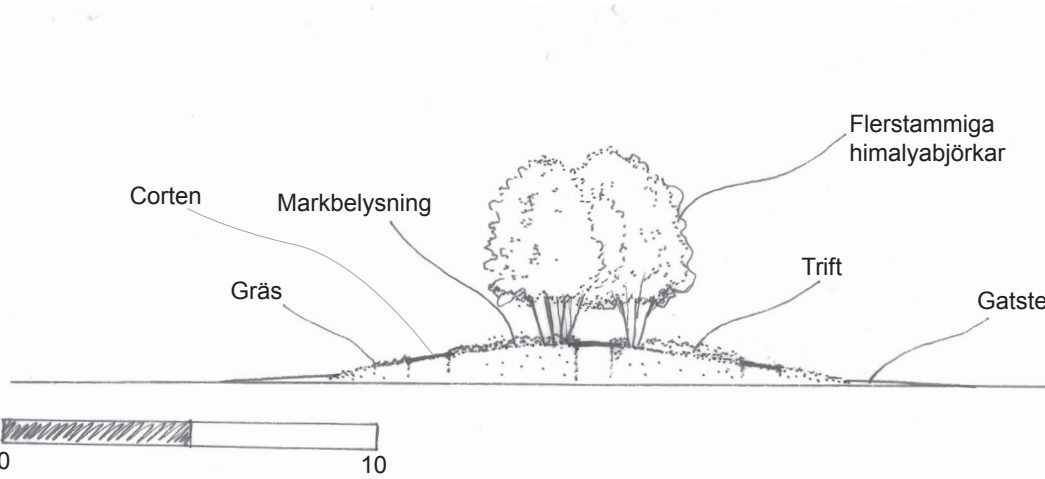
Strandtrift, (*Armeria maritima*)

Refuger

Ovårdade buskage avlägsnas. Refugerna stensätts med kullersten och stenen sätts i cementbruk för att minska uppkomst av ogräs.

Belysning

De befintliga pollarna tas bort och ersätts med släpljus som integreras i planteringsytan.



Trift



Björk



Corten



Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått på exempelvis körfält och refuger fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens

6. Förstaden

Bostäder och industrierna

Utbyggnad av körfält

Med hänsyn till prognosutvecklingen i trafikledsplanen breddas även denna vägsekvensen med ytterligare två körfält, enligt samma princip som vid föregående sekvens.

Vegetation

Trädplanterad mittrefug

Vägsekvensen kompletteras även här av en trädplanterad mittsektion som avgränsar de fyra körfälten.Trädraden består av tall, (*Pinus sylvestris*), det vill säga samma art som planteras på föregående sekvens.

Allé

Bevara eller plantera nytt växtmaterial

I samband med att vägen breddas bör man undersöka om det är värt att bevara den trädrad som återstår efter det att körfälten breddas, förslagsvis i östlig riktning. Om det visar sig att trädraden i väster inte kan sparas föreslås en ny ekallé med pelarformad habitus, (*Quercus robur 'Fastigiata Koster'*), som understryker vägsekvensens linjeföring.

Utbyggnad av gång- och cykelstråk

I öster kompletteras sträckan med ett gång- och cykelstråk. Stråket utgör en viktig länk som bidrar till ökad tillgänglighet mellan Kungsbackas centrala delar och målpunkter inom verksamhet- och bostadsområdet i Varla. Cykelvägen som följer vägens mjuka linjeföring ansluts till verksamhetsområdet.

Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen som omger vägsekvensen ersätts med belysningsstolpar enligt samma princip som i föregående sekvens, se på sidan 87,102. Belysningsstolparna kompletteras med flaggspel som berättar om evenemang i staden, se sidan 87. Även gång- och cykelbanan kompletteras med belysning på ett avstånd av 30 meter.

Bullerskärm

Växtskärm som bullerskydd

En ökad andel trafik på sträckan kommer på sikt påverka de boende i Varla. För närvarande pågår en bullerutredning som på sikt kommer fastställa behovet och av bullerdämpande åtgärder längs sträckan. Ett gestaltningsförslag har utarbetats som ger förslag på utförande och placering.

Den västra delen kompletteras med en ”grön” ljudabsorberande bullerskärm. Bullerskärmen placeras

så nära Varlavägen som möjligt för att uppnå så optimal bullerdämpande effekt som möjligt. Bullerskärmen placeras cirka 2 meter från körfältet. Höjden på skärmen uppgår till cirka 1 meter.

Bullerskärmen är en produkt från Rock Delta och dess ytskikt kan användas som spaljé för klätterväxter. Vegetation som föreslås är, storbladig murgröna (*Hedera helix 'Hibernica'*) samt klätterhortensia, (*Hydrangea petiolaris*) och rådhushvin, (*Parthenocissus tricuspidata 'Veitchii'*). Murgrönan används som stomme i planteringen och de andra växterna bildar planterings accenter. Murgröna (*Hedera helix 'Hibernica'*) placeras på ett c/c avstånd på cirka 50 cm. övriga accentbildande arter placeras i större grupper i intervall om 10 meter.

Om bullerutredningen visar att sekvensen kräver en bullerskärm som är högre än 1 meter skall denna förses med en transparent övre sektion för att på så sätt bevara den visuella kontakten. Den nedre sockeln kan förslagsvis bestå av granit alternativt betong.

Den högre bullerskärmen placeras cirka 1 meter innanför trädraden. Skärmen avslutas med en trappning för att på så sätt underlätta sikten för trafikanten vid korsningar men också skapa ett mer naturligt avslut (Lerums kommun 2008).

Skyltar och flaggspel

Skyltar och flaggspel skall samordnas och regleras i ett skyltprogram.

Förtätning av verksamhetsområdet

Genom en utbyggnad av verksamhetsområdet i västlig riktning kan det storskaliga rummet förtätas. En eventuell utbyggnad av fastigheterna skall regleras så att en enhetlig karaktär av fasaderna eftersträvas. Ljusa material och glas kan användas som ett tema för verksamhetsområdet.



Pelarförmad ek, (*Quercus robur 'Fastigiata Koster'*), vid Järntorget i Göteborg.

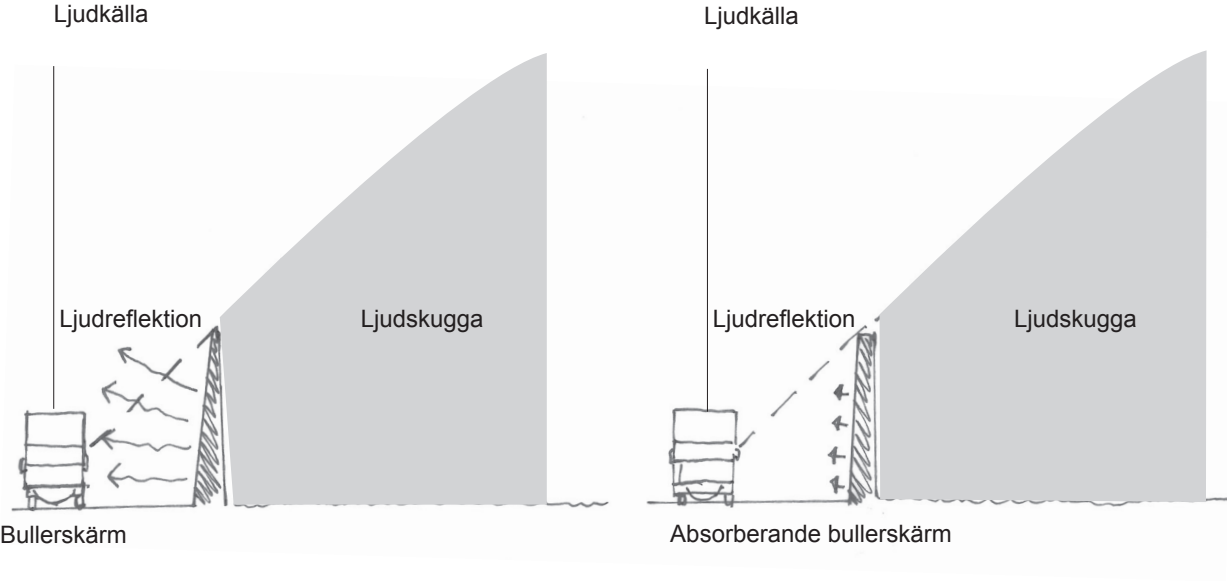
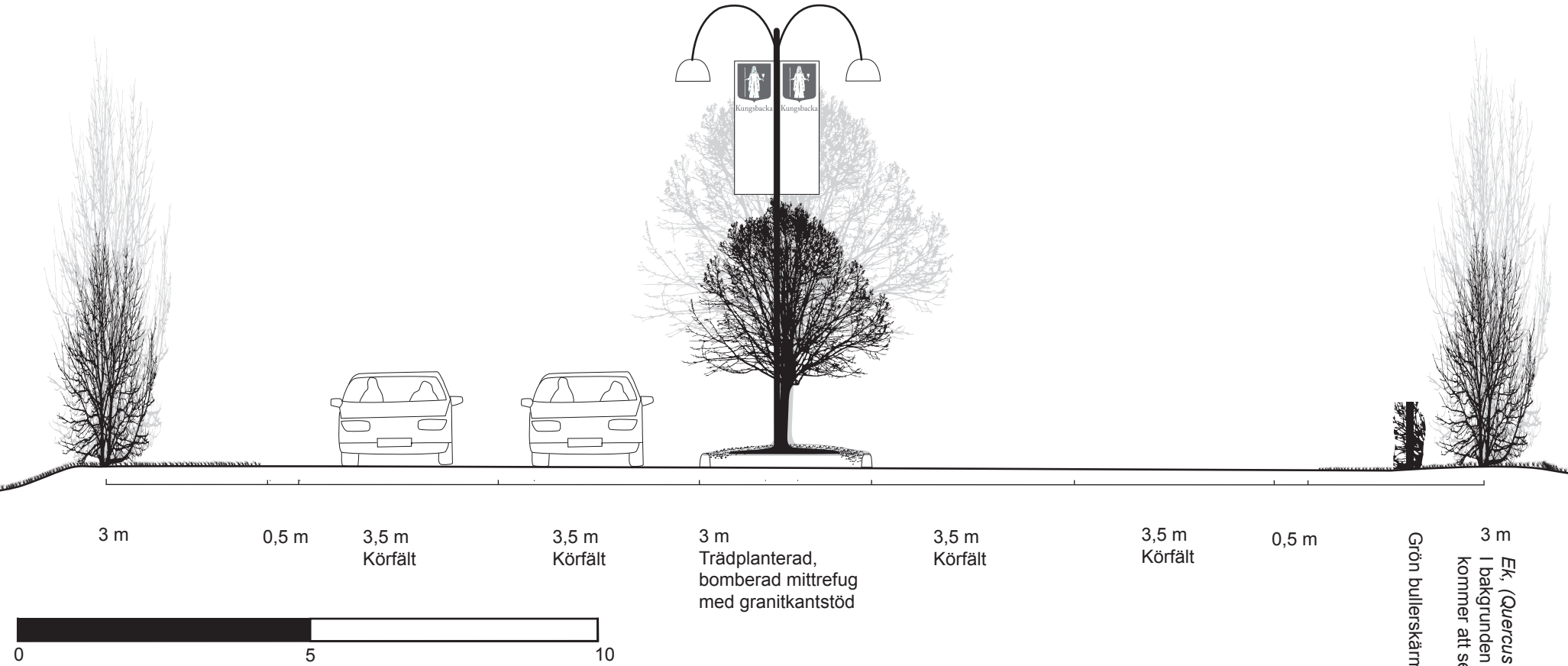


Murgröna, (*Hedera helix 'Hibernica'*)



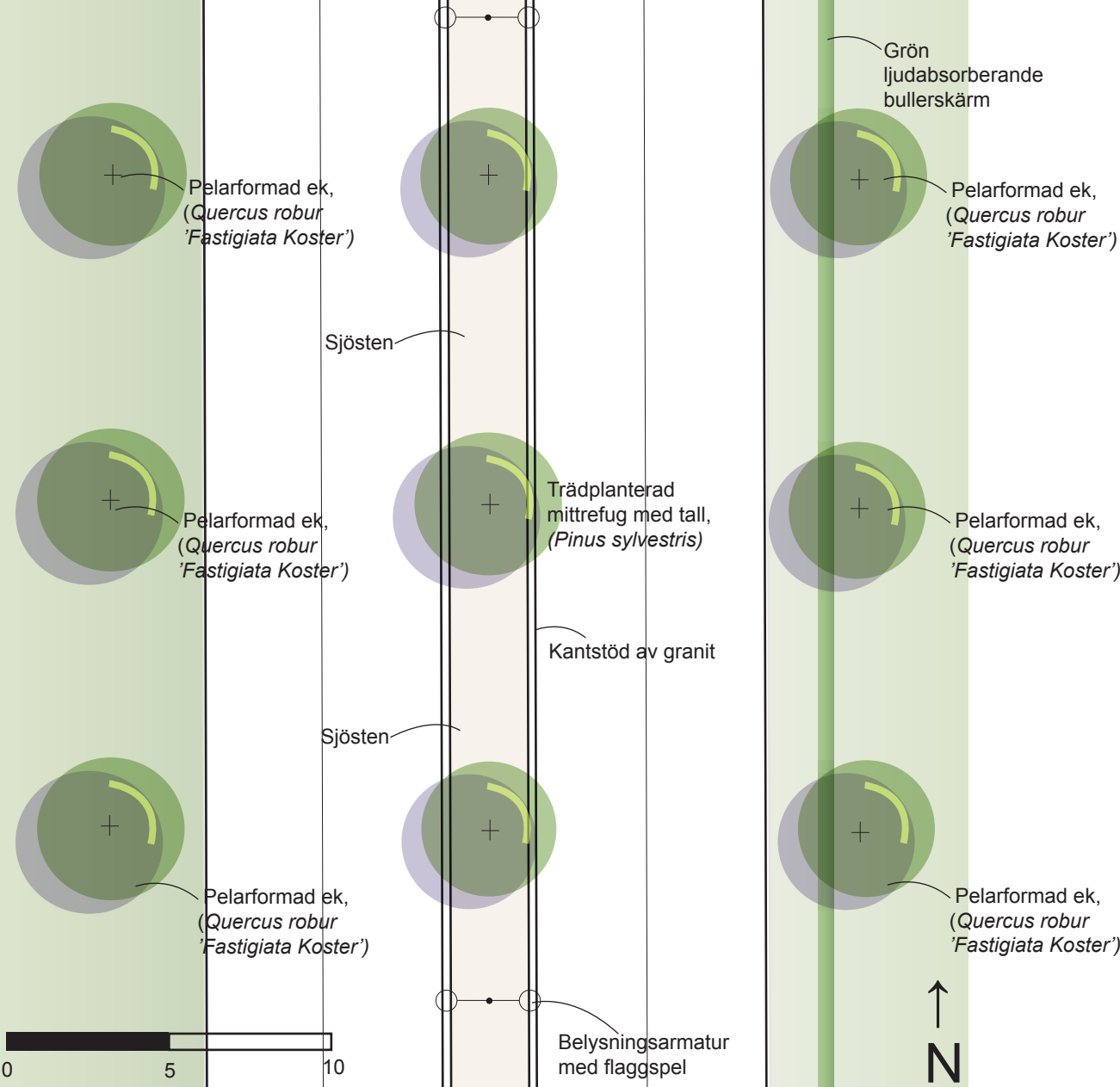
Rådhushvin, (*Parthenocissus tricuspidata 'Veitchii'*)

Skiss



(Skiss efter bild från Buller, Lerums framtidsplan ÖP 2008 - tematiskt tillägg, Lerums kommun 2008)

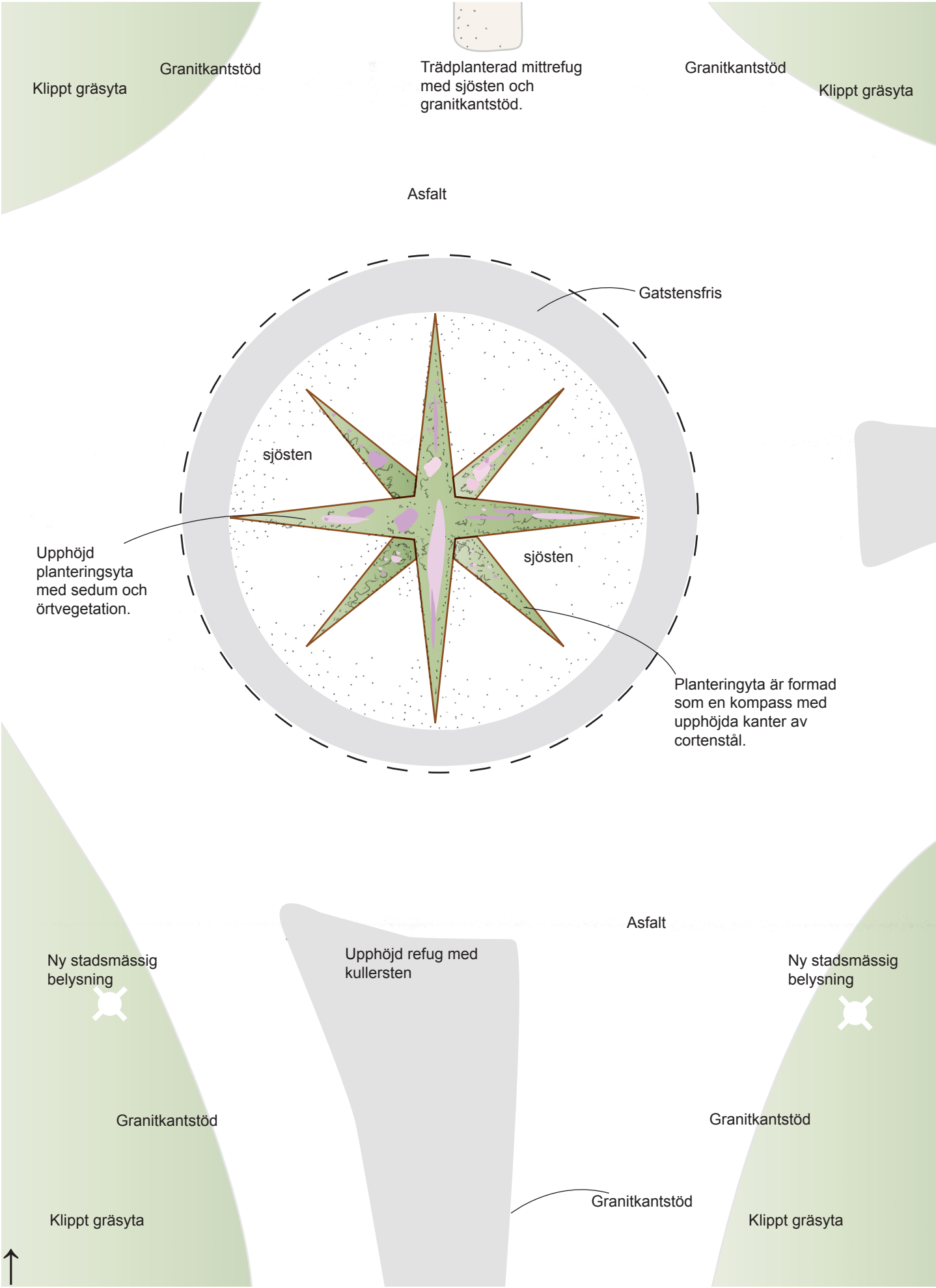
Bullerskärman utan absorberande material kan reflektera buller och bidra till att ljud reflekteras så att motstående sida av vägen får förhöjda bullernivåer. En absorberande bullerskärm kan användas i syftet att slippa en sådan konflikt (Lerums kommun 2008).



Flaggspel vid Mölndalsbro visar evenemang i staden.



Tvåarmad belysningsarmatur, 'Kungsbacka'.



Skala 1:200
Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av cirkulationsplatsen. Exakta mått fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens NOD 7. Rondellen vid Tölö Tvärled

Noden vid Tölö Tvärled utgör en viktig knutpunkt då denna förbinder stadens östra och västra delar.

Rondellen präglas av en centralt placerad och upphöjd planteringsyta som inramas av ett kantstöd av cortensstål. Stadens historiska koppling som sjöfartsstad har inspirerat gestaltningen av rondellen. Planteringsbädden är formad likt en kompass och består av ett varierat utbud av salttåliga och torktåliga pluggplanter med örter, delvis med lokal förankring. Pluggplantorna planteras i ett jordskikt av 250 mm kross 0/18 mm med en täthet av 15-20 planter per kvadratmeter. I samband med planteringen gödslas planteringsytan med 7 g långtidsverkande gödsel. Följande år gödslas växtbädden vid behov (Vegtech 2009). Samtliga växter är torktåliga men växtbädden kan vara i behov av stödvattning under etableringsfasen för att på så sätt underlätta etablering och gynna vidare utveckling. Ogräs bör kontinuerligt hållas efter men uppkomst kan till stor del minimeras tack vare den magra och väl-dränerade jordstrukturen som naturligt utkonkurrerar oönskade arter.

Följande arter föreslås:

- Strandtrift, (*Armeria maritima*)
- Smultron, (*Fragaria vesca*)
- Gåsört, (*Potentilla anserina*)
- Kärringtand, (*Lotus corniculatus*)
- Strandglim, (*Silene uniflora*)
- Timjan (*Thymus sp*)
- Gulsporre (*Linaria vulgaris*)
- Olika sedumarter (*Sedum sp.*)
- Strandråg (*Leymus arenarius*)

Planteringsbädden omgärdas av ett grusskikt av sjösten. En geotextil hindrar uppkomst av ogräs.

Refuger

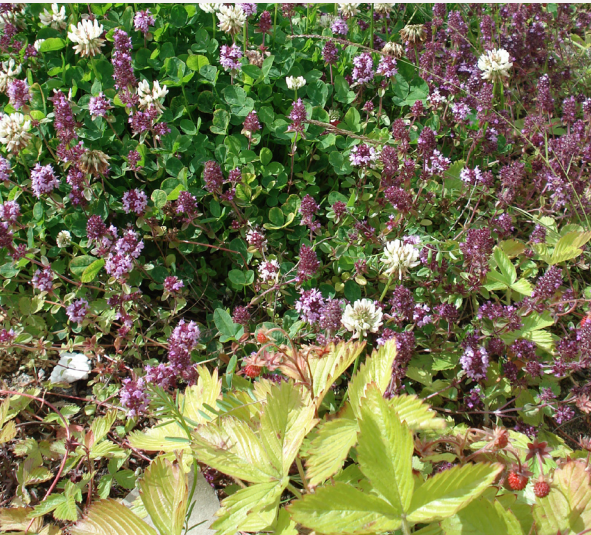
Refuger stensätts med kullersten och stenen sätts i cementbruk för att hindra uppkomst av ogräs.



Plantering i Eriksberg i Göteborg med trift, klöver smultron, strandråg med mera.



Kant av cortenstål Sjösten



Klöver, timjan och smultron.

skog

vass

ljung

bark



Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens 8. Bostäder och åkerlandskapet vid Kungsgärde

Vegetation

Omfattande röjning och ny allé

I dagsläget omges vägsekvensen av ett slyartat busk- och trädskikt, vilket inte bara bidrar till ett ovärdat intryck utan också skapar en otrygg zon för både fotgängare och cyklister. Förslaget innebär att all slyartad vegetation avlägsnas och ersätts av en allé med dubbelblommande körsbär, (*Prunus avium 'Plena'*). Arten planteras cirka 2 meter från körfältet och bildar ett oförglömligt intryck under blomningen på vårkanten. Tack vare att arten är steril uteblir fruktsättningen vilket kan vara en fördel i trafiksammanhang. De omgivande gräsytorerna klipps och sköts som parkytor.

Mittrefug

Den idag gräsbevuxna mittrefugen stensätts med kullersten. För att minimera uppkomst av oönskad vegetation och därmed minska skötselbehovet sätts stenen i cementbruk.

Förtätning av körfält

För att förtydliga stadens närhet och markera en gradvis övergång från stadens ytterområde till Kungsbackas mer centrala delar förtätas den befintliga vägbredden på cirka 4 meter med en cirka 0,5 meters gatstensfris i respektive körfält. Indragningarna i körfälten kan för övrigt ses som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd då denna signalerar om dämpad hastighet. Frisen fortsätter ända till korsningen med Kungsgatan.

Förtätning av omgivande landskap

Planen visar en schematisk bild av hur området skulle kunna se ut i ett framtida perspektiv. Nya verksamhetsområden ansluter vägen och ett parkstråk med dagvattendammar integreras i bostadsområdet. Ett parkstråk följer även längs Kungsbackaån.

Ny rondell

En ny rondell planeras vid sekvensens avslutande del. Rondellen skapar förbindelse med det nya bostads- och verksamhetsområdet som planeras i öster. Ett gestaltungsförslag för rondellen har utarbetats och presenteras på kommande sidor.

Utbyggnad av gång- och cykelstråk

Gång- och cykelvägen i öster som föreslås vid gestaltningen på föregående sekvens förlängs och ansluts till den befintliga cykelvägen även längs denna sekvens. Målet är att underlätta för både fotgängare och cyklister som rör sig i området och därmed öka tillgängligheten till och från Kungsbackas centrala delar.

Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen ersätts med enarmad belysningsarmatur av märket, 'Kungsbacka' med ett avstånd på cirka 30 meter, det vill säga samma belysningsarmatur som återfinns längs Kungsgatan, se sidan 102.

Bullerskärm

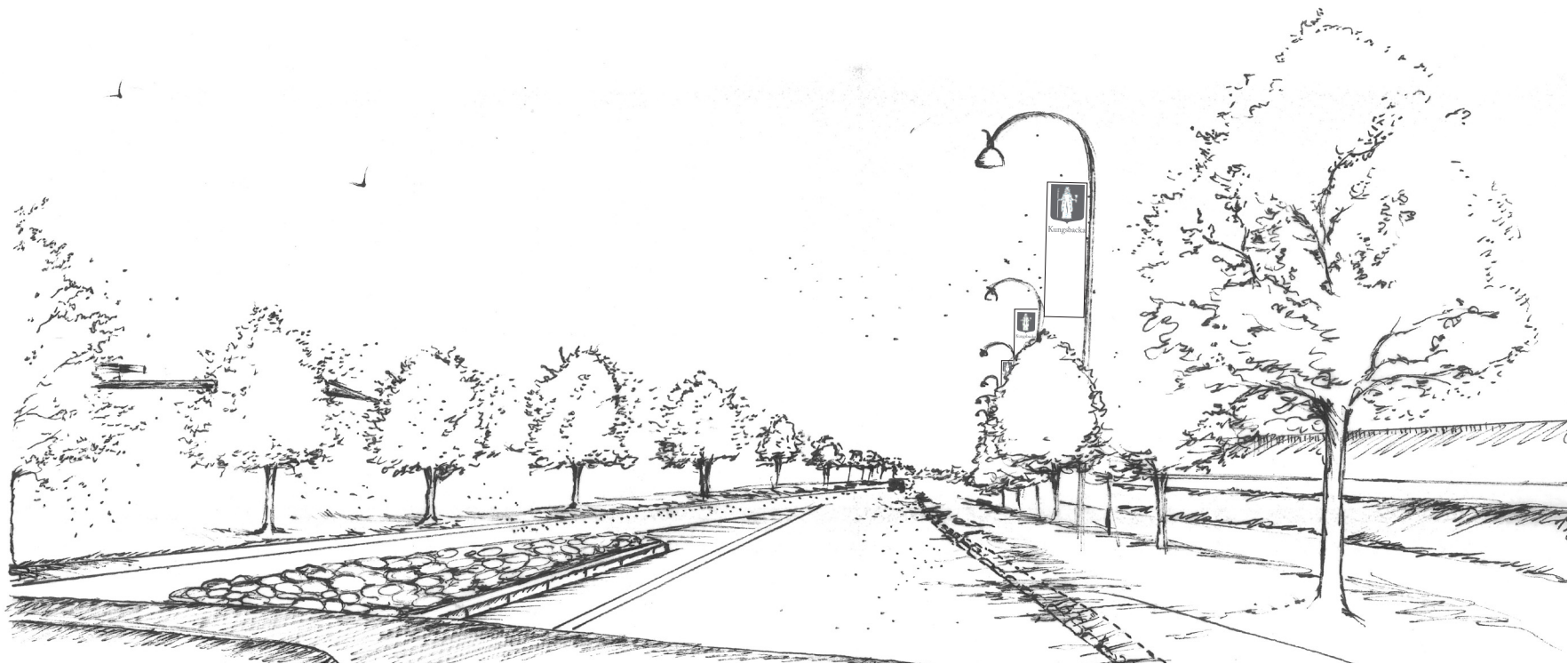
Sekvensen kompletteras med en visuellt genomsläpplig bullerskärm med samma utförande som bullerskärmen längs Kungsgatan i stadens centrum. Sockeln består av gjuten betong och den övre sektionen är glasad. Bullerskärmens ändsektion har integrerad belysning.



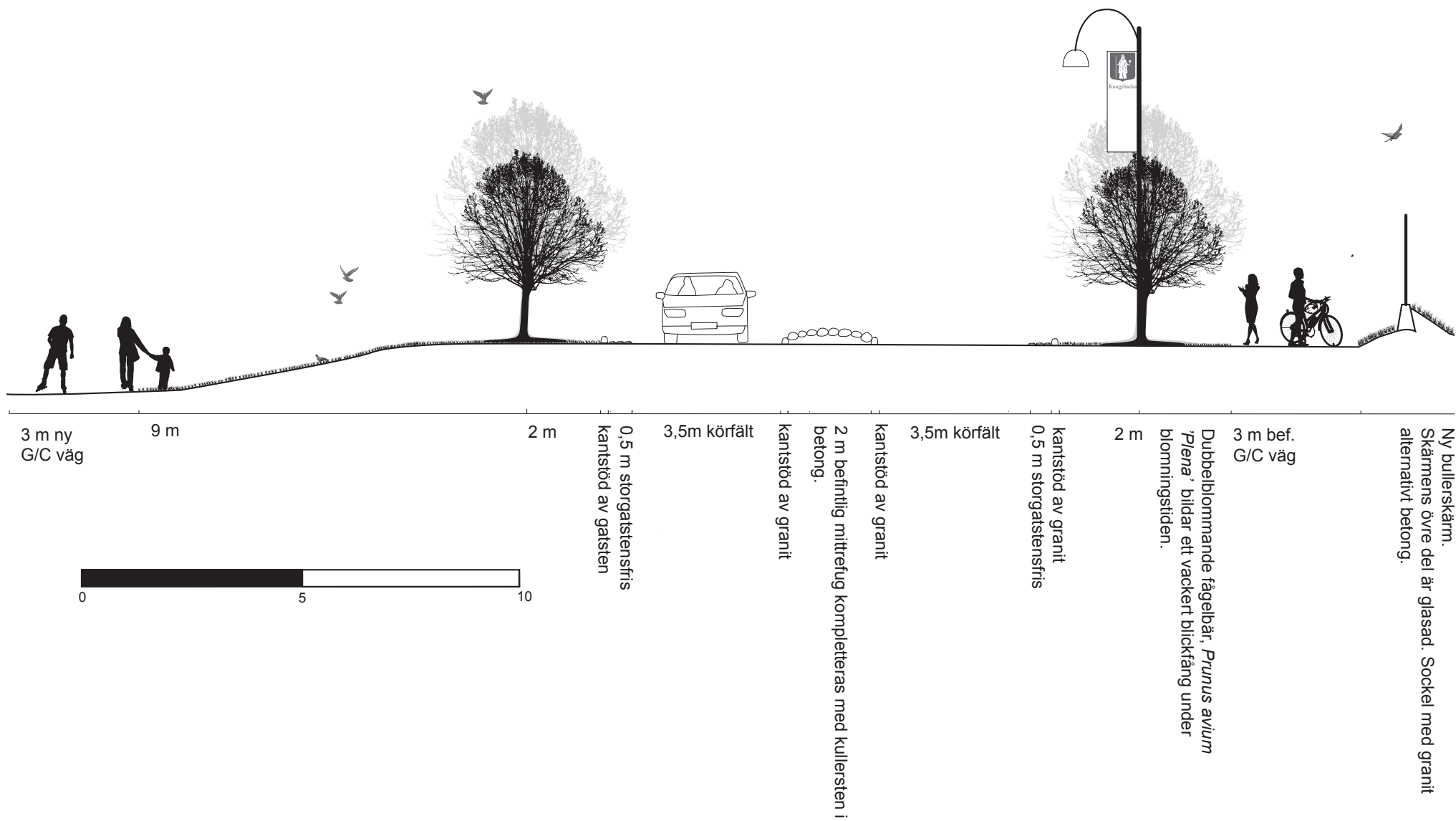
Bild ovan och nedan visar *Prunus avium 'Plena'*, under blomningen på vårkanten. Fotograf: Jens Lindqvist

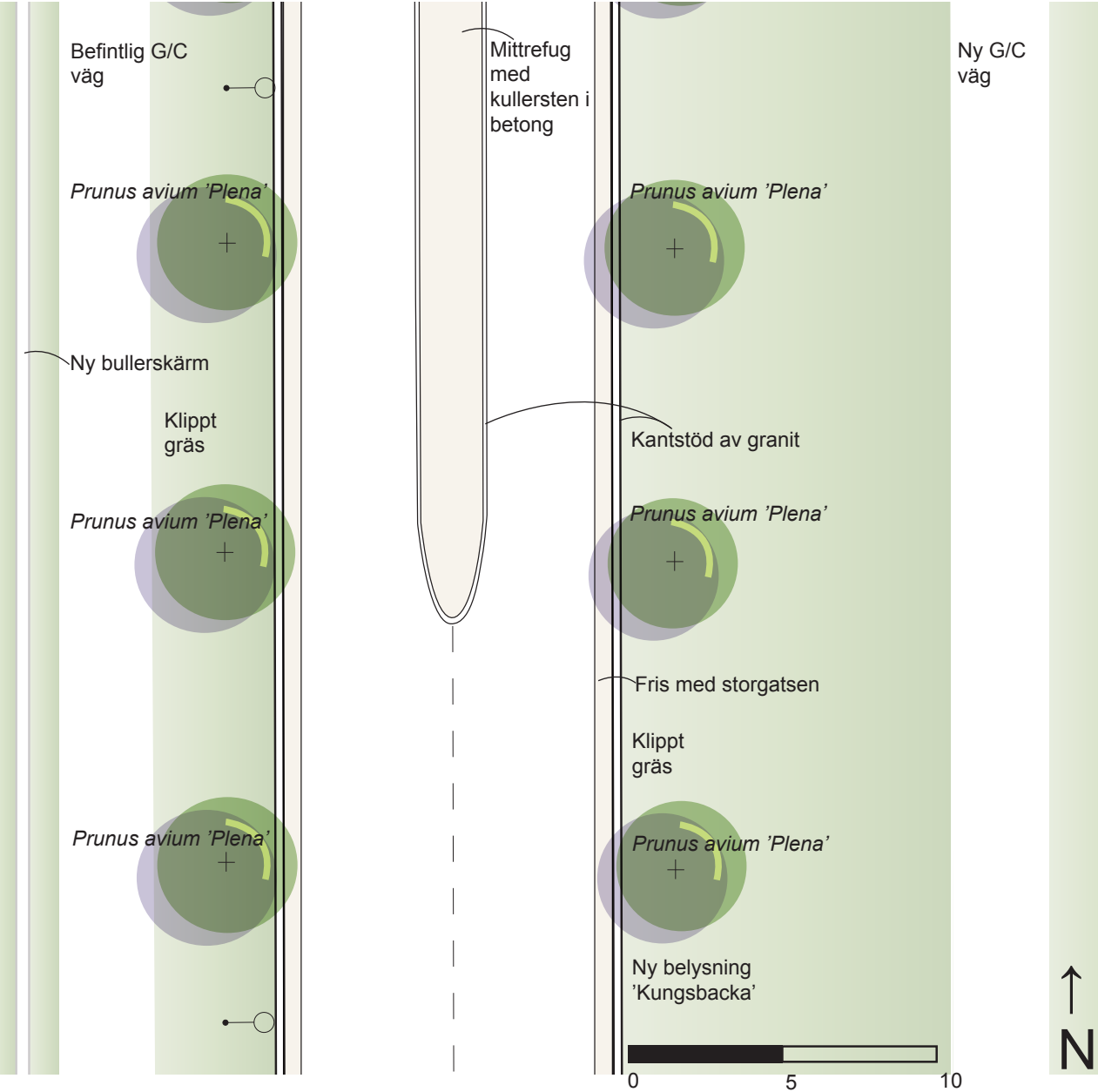


Prunus avium 'Plena', i sin höstskrud.



Skissen föreställer karaktärssekvens 8.





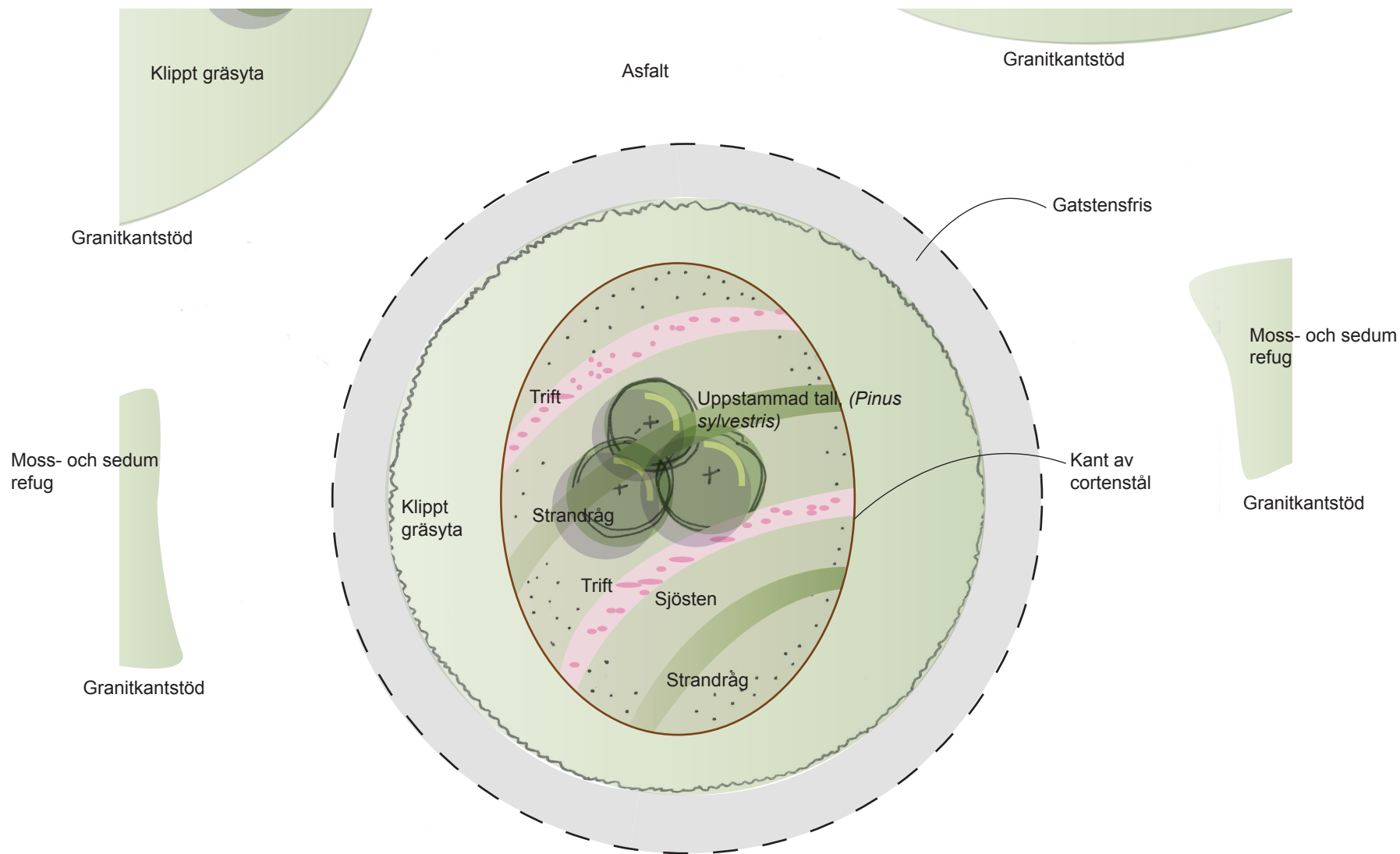
Bullerskärm längs Kungsgatan.



Kullersten i betong.



Fris med storgatsten.



N

1:200

Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av cirkulationsplatsen. Exakta mått fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Rondellen vid Elof Lindälv

Gestaltningen vid rondellen skall präglas av rena former och en tydlig, enkel struktur. Formen, växt- och materialvalet följer konceptet vid tidigare rondeller längs sekvensen.

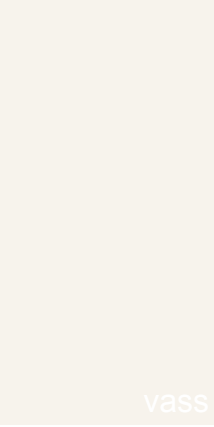
En centralt placerad grupp med tall, *Pinus sylvestris*, planteras i en bomberad yta med sjösten. I ytan planteras robusta perenner som, trift, (*Armeria maritima*) samt strandråg, (*Leymus arenarius*). Den grusade planteringsytan omgärdas av en kant med cortenstål. Runt planteringsytan anläggs en klippt gräsyta.

Refuger

Refuger vid till- och frånfarter planteras med en moss- och sedummatta. Bilden nedan till höger visar en grön sedumrefug i Sävsjö.

Belysning

Släpljus integreras i planteringsytan. Förslagsvis placeras en diodslinga innanför cortenkanten.



Västra Hamnen i Malmö
Fotograf: Jens Lindqvist

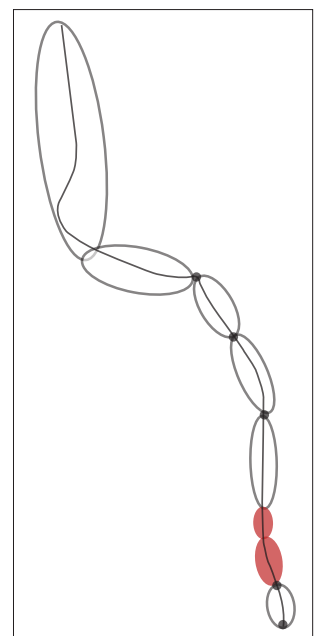
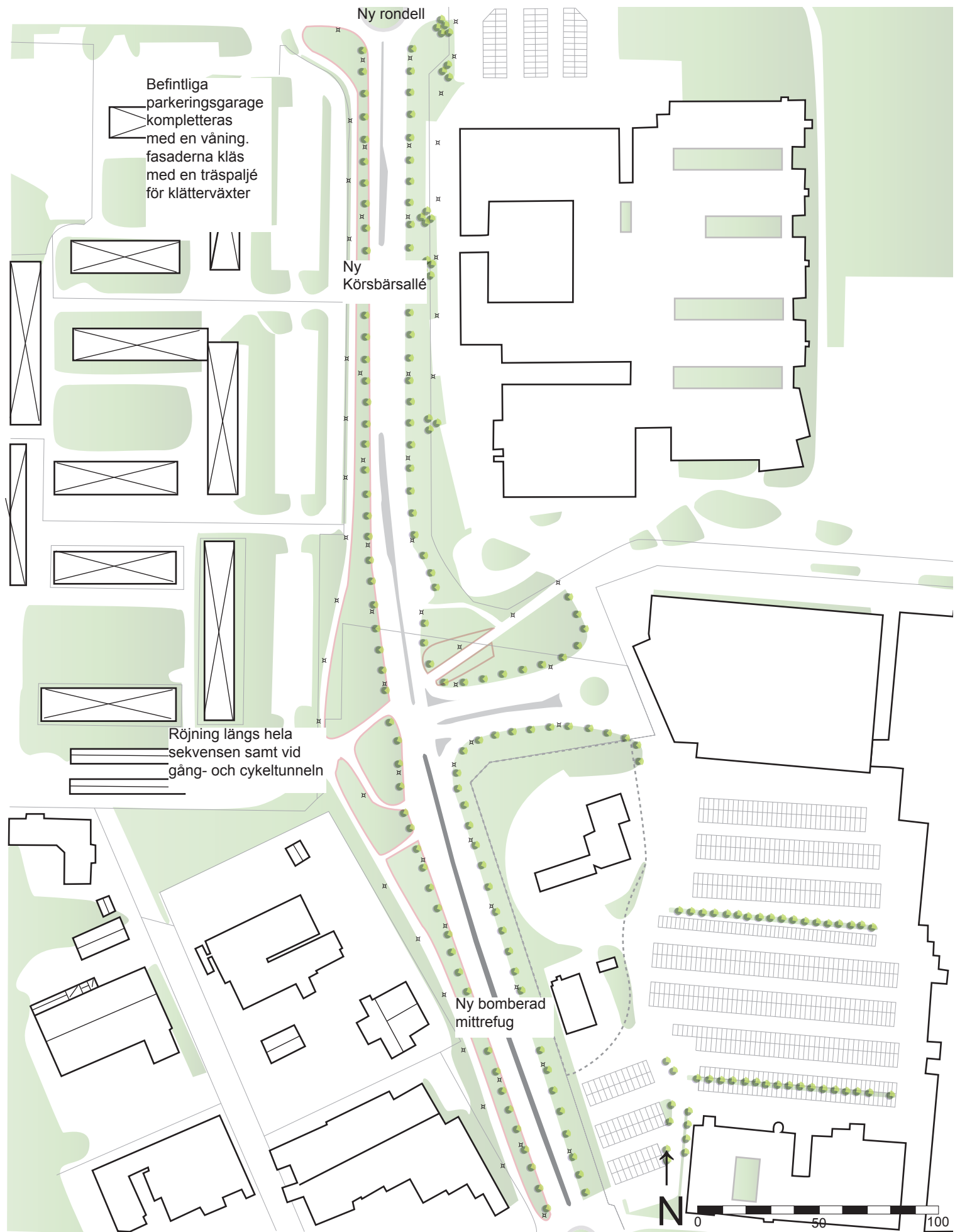


Trift

Strandråg



Sedummatta vid refug i Sävsjö.



Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens
9. Elof Lindälvs Gymnasium och bostäder

Vegetation

Karaktärssekvens 9 leder trafikanten förbi Elof Lindälvs Gymnasium och Varlas bostadsområde i väster. Den befintliga trädraden med pil avlägsnas likaså all slyartad buskvegetation. Dubbelblommande körsbär, (*Prunus avium 'Plena'*), planteras även längs denna sekvens . Körbärsallén planteras enligt samma princip som i föregående sekvens, det vill säga med cirka 2 meter från körfälten på ett avstånd av cirka 10 meter. Körbärsallén fortsätter även längs nästa sekvens och avslutas i samband med rondellen vid Kungsmässan.

Förtätning av körfält

De cirka 0,5 meter breda gatstensfrisarna fortsätter även längs denna sekvens och återfinns även på kommande sekvenser fram till korsningen med Kungsgatan.

Busshållplatser

Samtliga busshållplatser längs sekvensen och vidare in mot centrum stensätts med gatsten, med syftet att förstärka den urbana karaktären. Plattformarna anpassas för funktionshindrade genom ett band av vita plattor som skapar kontakt mellan busskur och med den 20 centimeter höga kantstensraden, se bilderna till höger.

Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen i väster ersätts med belysningsarmatur av märket 'Kungsbacka'.

Miträcke

Miträcket längs vägsekvensen tas bort.

Påbyggnad av parkeringsgarage

Behovet av parkeringsplatser är redan idag stort och i samband med att andelen trafik ökar kommer behovet av parkeringsplatser öka. Förslaget innebär att de befintliga parkeringsgaragen kompletteras med ytterligare en våning. Parkeringsgaragen får en mer tilltalade gestaltning genom att fasaderna kläs med en träspaljé för klätterväxter. En påbyggnad kan även ha en bullerdämpande effekt och bidra till att förstärka rumsligheten längs sekvensen.

Karaktärssekvens
10. Centrum-Kungsmässan

Vegetation

Den täta vegetationsridån med avenbok i väster avlägsnas i samband med planteringen av körsbärsallén. Detta bidrar till

en ökad trygghet för både fotgängare och cyklister.

Mittrefug

Den eftersatta mittrefugen som centrerar körfälten får ett nytt utseende. Refugen ersätts med en bomberad mittrefug som stensätts med storgatsten enligt samma princip som på Borgmästaregatan. Exakta mått fastställs vid projektering.

Förtätning av körfält

Gatstensfrisarna som ramar in körfälten bidrar till ett mer förtätat och urbant uttryck.

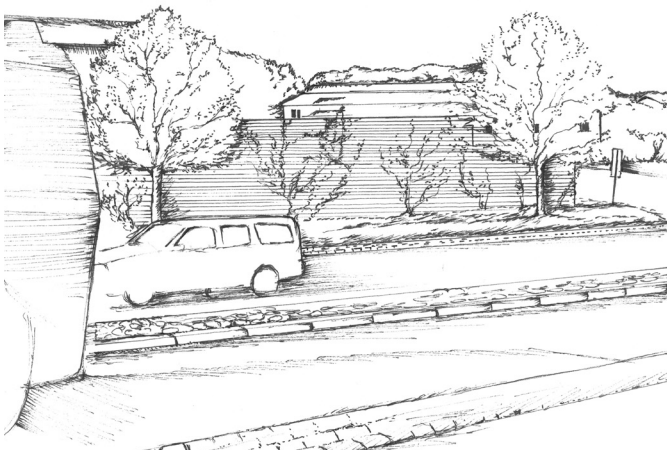
Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen ersätts med belysningsarmatur av märket 'Kungsbacka', se sidan 102.

Miträcke

Miträcket längs vägsekvensen tas bort.



Bilden ovan visar parkeringsgaragen med träspaljé för klätterväxter.



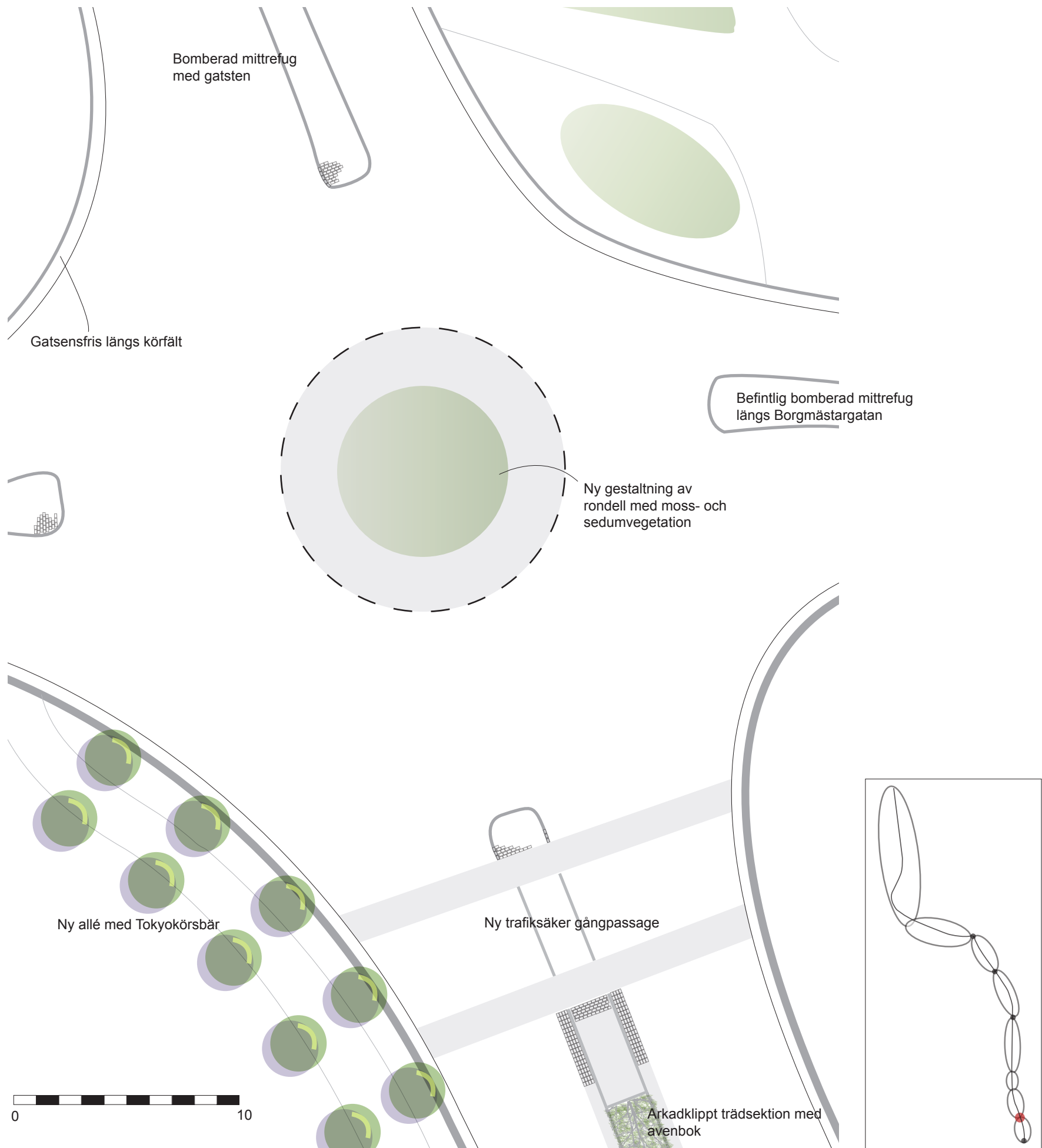
Bomberad mittrefug med gatsten längs Borgmästargatan. Notera den stensatta busshållplatsen.



Busshållplats längs Kungsgatan med vita plattor och upphöjd kant.



Spaljéfasad vid Trädgårdsföreningen i Göteborg.

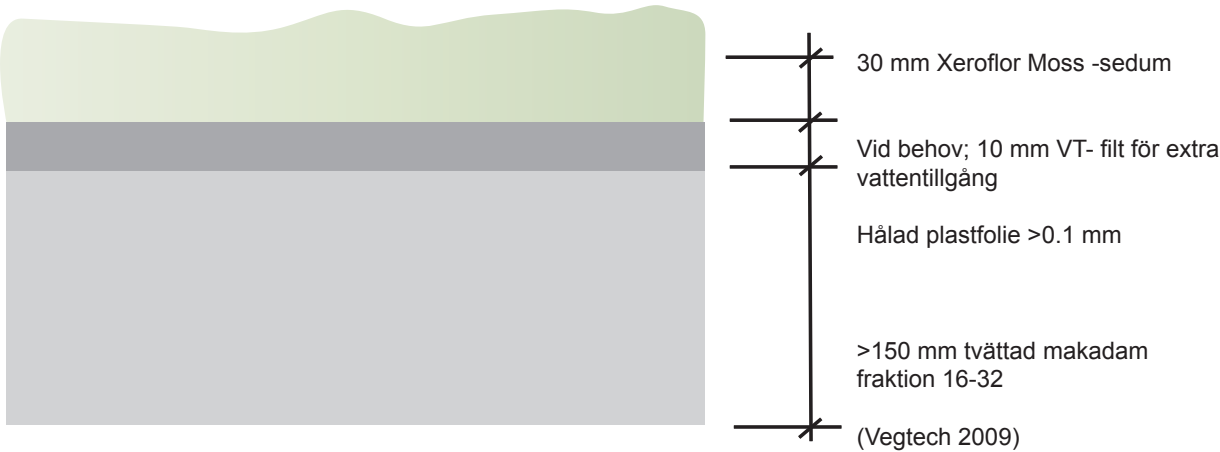


Illustrationsplanen visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått på exempelvis körfält och refuger fastställs vid projektering.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

NOD 11. Rondellen vid Kungsmässan

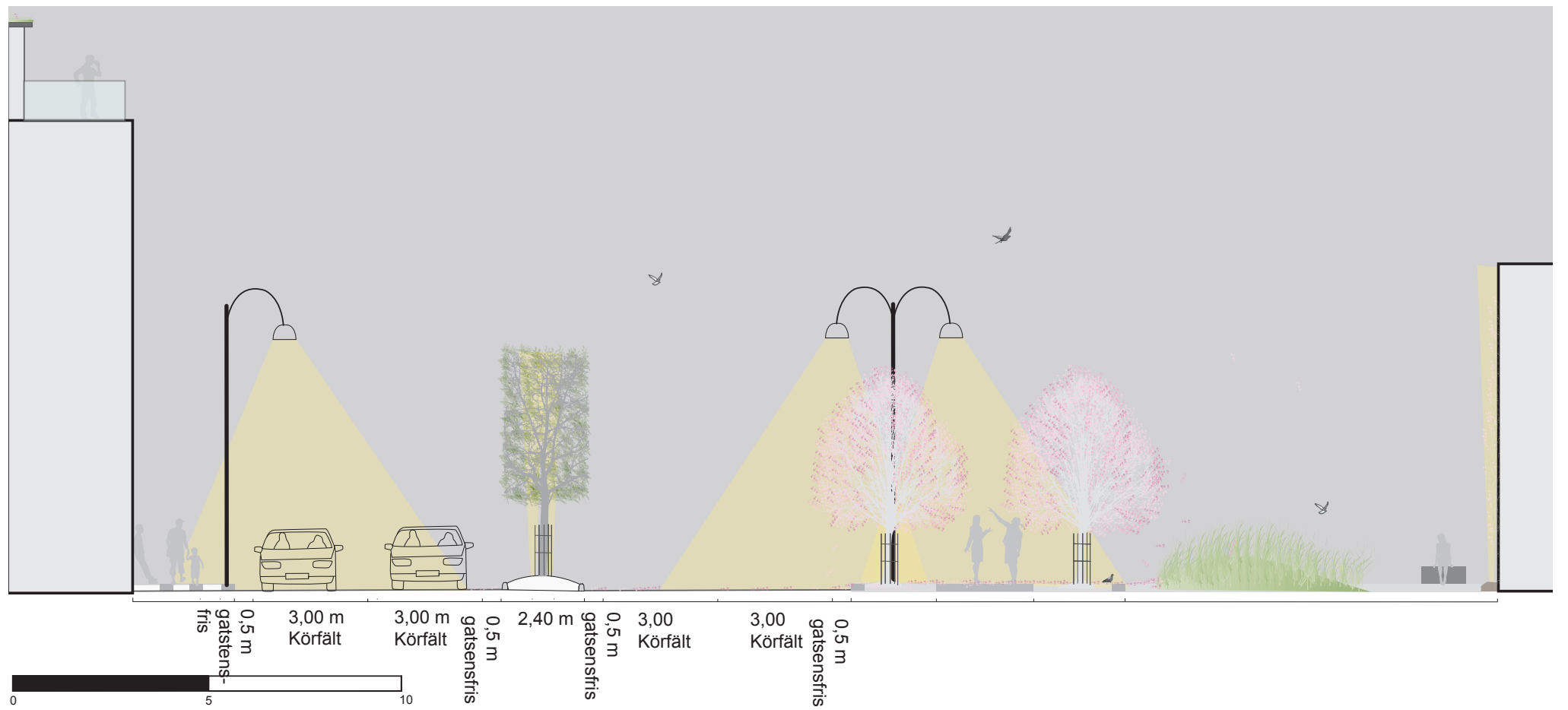
Rondellen vid Kungsmässan får ett nytt utseende. Flaggstängerna som är placerade i rondellens mitt tas bort. Gestaltningen präglas av enkelhet och växtmaterialiet är anpassat för att tåla en utsatt trafikmiljö. Rondellen kompletteras med en matta av moss- sedumvegetation som bidrar till ett vacker utseende under årets alla månader. Mattan är prefabricerad vilket ger ett snabbt resultat. För att underlätta vattenavrinning och dränera bort överflödigt vatten bomberas ytan. Bilden nedan beskriver uppbyggnaden av vegetationsytan med moss- sedumvegetation (Vegtech 2009).



Moss- och sedumvegetation på garagetak i Eriksberg, Göteborg.



Moss- och sedumvegetation.



GESTALTNINGSFÖRSLAG

Karaktärssekvens 12. Centrum – Kvarteret Valand

Vegetation

Arkadklippt trädsektion avgränsar körfälten

I samband med att den avslutande sekvensen på sträckan breddas med ytterligare ett körfält kompletteras sträckningen med en arkadklippt trädsektion. Den trädplanterade mittsektionen består av avenbok, (*Carpinus betulus*), som planteras på cirka 5 meters avstånd.

Trädraden tillför inte bara ett starkt arkitektoniskt- och rumsbildande inslag utan minskar även en eventuell konflikt med omgivande trafik genom att omfånget och höjden på trädkronan kan regleras genom beskärning. Den arkadklippta trädsektionen kräver dock årlig skötsel för att behålla sin form. Den vanligaste tekniken är klippning med hjullastarmonterat häckklippningsaggregat, men även en viss manuell finputsning krävs (Malmö stads gatukontor 2006).

Mittsektionen bomberas för att underlätta vattenavrinning och stensätts med storgatsten. Ett granitkantstöd avgränsar kontakten med omgivande körfält.

Ny allé

Den föråldrade oxelraden i väster avlägsnas och ersätts med en allé med tokyokörsbär, (*Prunus x yedoensis*) som under maj månad översållas av vita, enkla blommor med rosa mitt. Sträckan kompletteras med upphöjda och trafiksäkra gångpassager som minskar trädsektionens barriäreffekt och skapar god tillgänglighet för både cyklister och fotgängare. I samband med projektering undersöks möjligheten om att handikappsanpassa gångpassagerna för att på så sätt underlätta för både synskadade och rullstolsburna. Antalet och placering av gångpassager anpassas efter kvartersindelningen i det nya bostadsområdet. Omgivande trottoarer stensätts med gatsten och granithällar.

Vägrummets utrustning

Belysning

Den befintliga belysningen som kantar vägsträckningen ersätts med belysningsarmaturen, 'Kungsbacka', se sidan 102.

Trädskydd och markgaller

Samtliga träd längs sekvensen kompletteras med ett stamskydd från Lappset av märket, 'Hildur' med tillhörande markgaller av gjutjärn, se sidan 102.

Skyltar

Befintliga vägportaler längs sträckningen avlägsnas och ersätts med lägre skyltar. Om möjligt bör antalet skyltar reduceras och utformas så att de inte utgör ett alltför dominant inslag i stadsbilden.

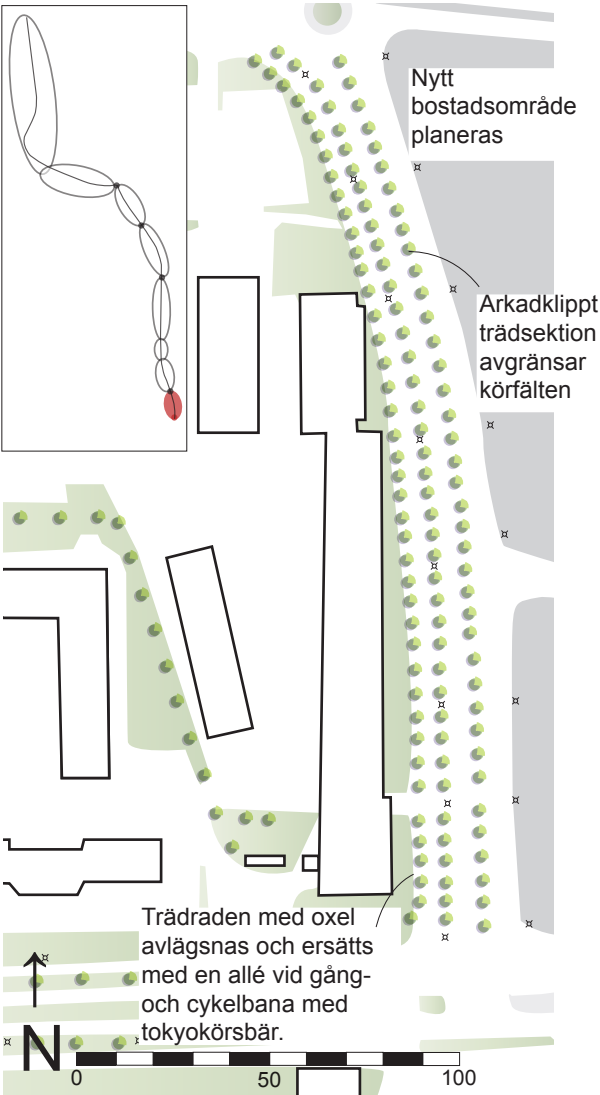
Illustrationsplanen till höger visar en principiell uppbyggnad av sekvensen. Exakta mått på exempelvis körfält och refuger fastställs vid projektering.



Arkadklippta lindar på S:t Pauli kyrkogata i Malmö.



Arkadklippt trädsektion vid Centralstationen i Göteborg.



Tokyokörbär i full blom i Hammarbysjöstad, Stockholm.



Belysningsarmatur vid namn *'Kungsbacka'* föreslås vid sekvensen.



Sträckan kompletteras även med en tvåarmad belysningsarmatur av samma märke.



Bilden visar stamskyddet, *'Hildur'*, från Lappset som föreslås vid den avslutande sekvensen.

Formgivare: Arkitekt Jan Räntfors

Artikelnummer: NF7702 stamskydd för markgaller, vikt: 25 kg

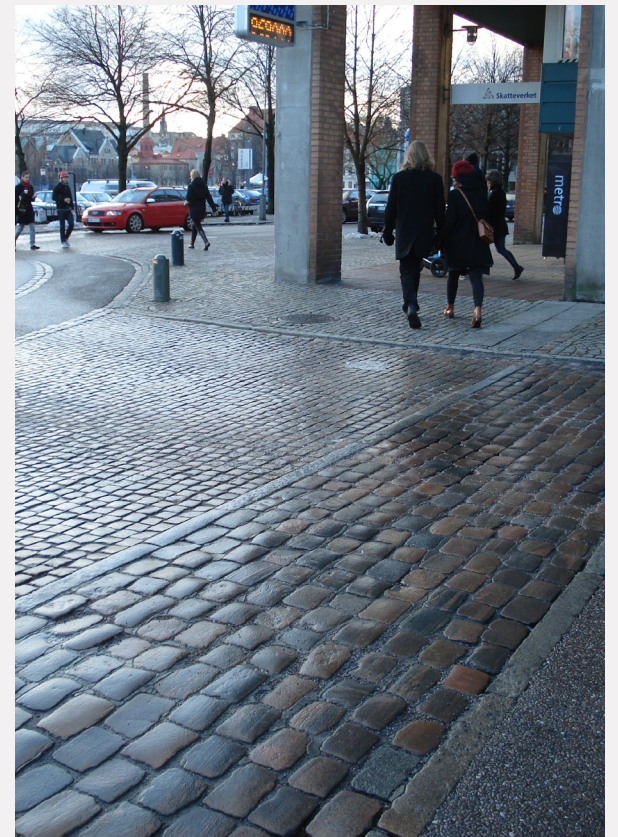
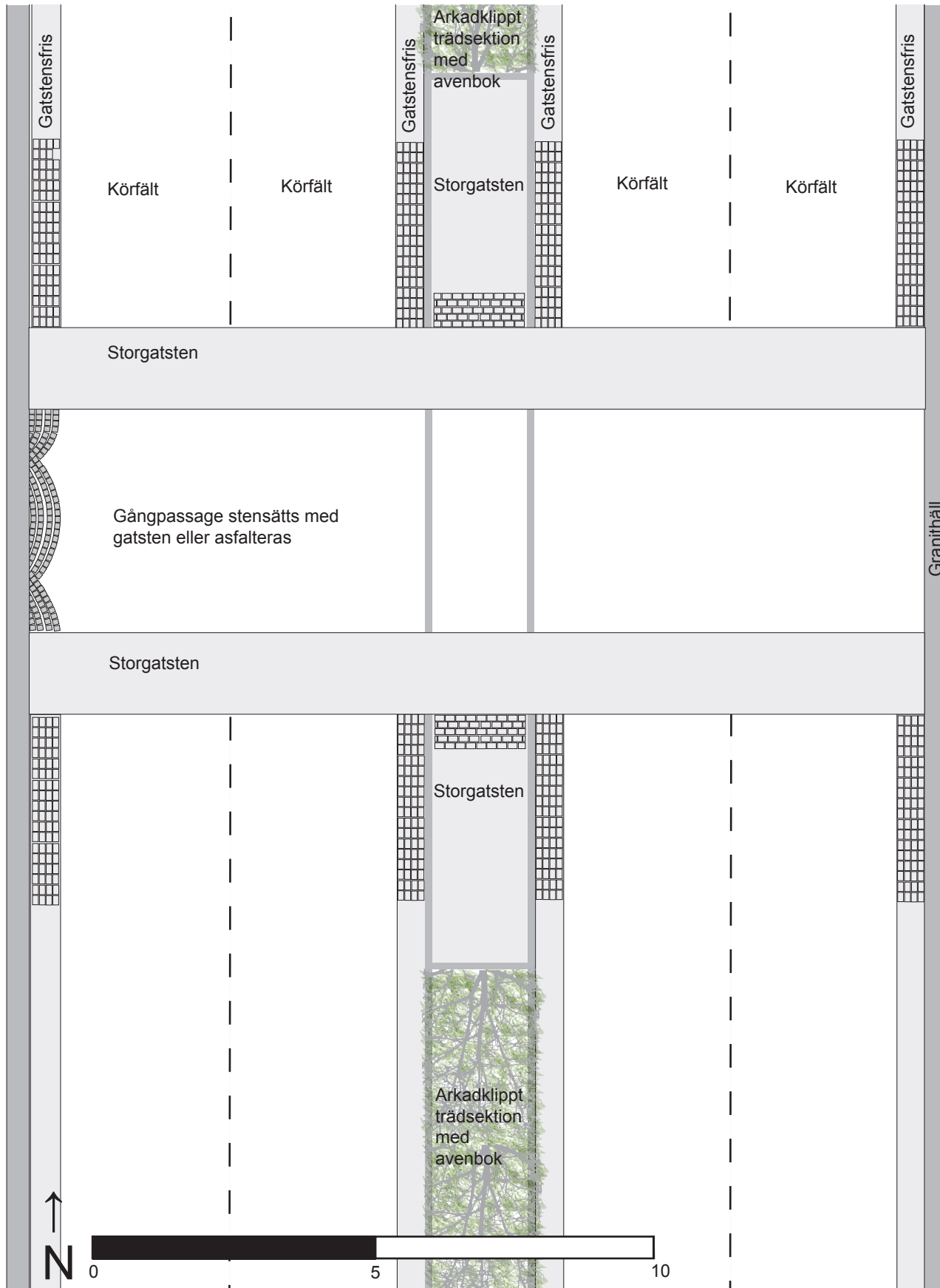
Material Metall: 20 mm stålrör som elförzinkats, passiverats och pulverlackerats

Kulör Metall: Svart RAL 9005

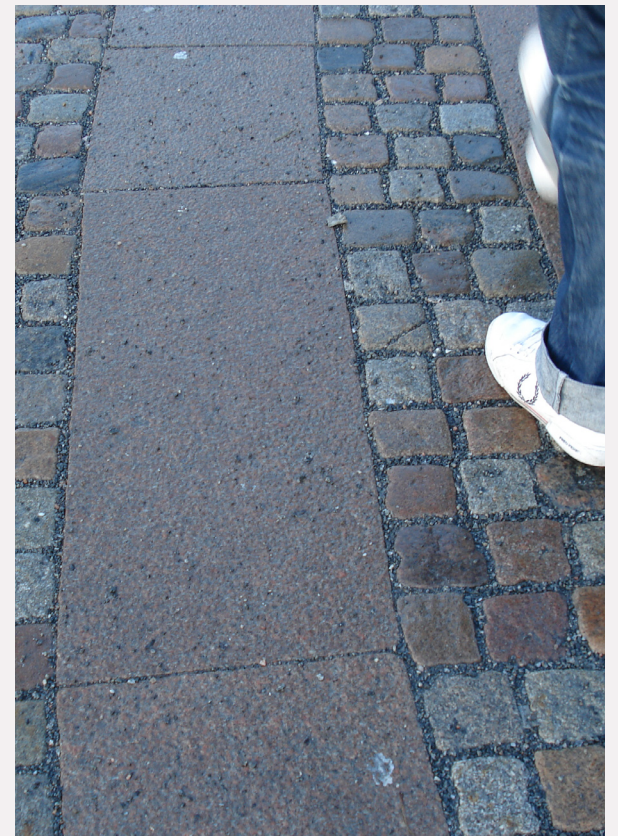
(Lappset 20100115)

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Trafiksäker gångpassage



Gångpassage med gatsten vid Rosenlund i Göteborg.



Gatsten och granithäll föreslås vid gångbanor i stadens centrum.

MILJÖKONSEKVENSER AV GESTALTNINGSFÖRSLAGET

Målsättningen med gestaltningsförslaget är att skapa en mer tilltalande och harmoniskt möte med staden. En utbyggnad av vägsträckan kommer dock att påverka det omgivande landskapet och miljön för de boende och de personer som verkar och vistas i området längs Varlavägen. Nedan redogörs för de konsekvenser och konflikter som kan uppstå vid en utbyggnad av vägsekvensen samt konkreta förslag på hur man kan gå tillväga för att gestalta vägområdet med målsättningen att minimera påverkan för de boende och personer som verkar i området.

Landskapsbild

Barriärer

Trädplanterad mittrefug

Gestalttningsförslaget föreslår en centralt placerad trädrad både vid sträckans inledande sekvens såväl som vid den avslutande sekvensen. Syftet med den inledande trädplanteringarna är att förtydliga den optiska ledningen för trafikanten in och ut från Kungsbacka men också att skapa en välkomnande och grön entré från norr. Vad som kan tala emot förslaget är att vägsträckan redan idag upplevs som en relativt dominant barriär, med få passager där cyklister och fotgängare kan passera trafiksäkert över vägen. En trädplanterad mittrefug skulle i viss mån förstärka den effekten. Samtidigt skulle den visuella upplevelsen av fyra körfält *utan* trädplanterad mittrefug skapa ett ännu mer dominant inslag och påverkan på landskapsbilden.

Bullerskärmar

I samband med att vägen breddas kommer nya bullerskärmar sättas upp. Detta kommer leda till att utblickar och siktlinjer hindras. För att minimera påverkan på stadsbilden i stadens centrala delar kompletteras dessa vägsekvenser med ett visuellt genomsiktligt bullerplank med betong/granit- sockel, av samma typ som redan idag återfinns längs Kungsgatan. Längs vägsekvensens ytterområden, i anslutning till Varlas villaområde, skall en grön bullerskärm sättas upp så nära vägen som möjligt för bästa effekt.

Gång- och cykeltunnlar

Varlavägen har idag ett flertal gångtunnlar som passerar under vägsträckan. Kommunen har ingen framtida avsikt att ersätta dessa med övergångsställen vilket gör att gestaltningsförslaget istället fokuserar på att öka tryggheten vid dessa passager i form av röjning av vegetation. För att minska vägens barriäreffekt skulle det dock vara önskvärt att ersätta tunnlarne med övergångsställen, förslagsvis i samband med cirkulationsplatser.

Natur- och kulturmiljö

En breddning av de berörda vägsekvenserna anses ha en ringa påverkan på naturvärden och kulturmiljön.

Friluftsliv och rekreation

Hallabäcken har ett stort naturvärde både för de som vistas i närområdet men även för sportfiskare. Denna unika tillgång tas tillvara och förstärks i gestaltningsförslaget. Skötselnivån höjs och sydsidan kompletteras med vegetation som stabiliserar och skuggar bäcken vilket på sikt gynnar öringen.

Sammantaget förbättras tillgängligheten till Varla norra industriområde i samband med att vägen kompletteras med en gång- och cykelbana. På så sätt får både boende och personer som verkar i området lättare att röra sig från stadens norra utkanter in mot Kungsbackas centrala delar.

Boendemiljö

Varlavägen angränsar till stora bostadsområden såväl villakvarter som flerbostadshus. Dessa bostadsområden påverkas redan idag av störningar från trafiken i form av buller, vibrationer och luftföroreningar. En utbyggnad av Varlavägen kommer på sikt påverka boendemiljön kring vägen både i en positiv men också i en negativ riktning. För att begränsa påverkan föreslås att vägen breddas i östlig riktning mot Varlas industriområde för att på så sätt begränsa påverkan för de boende i Varla.

Förtäta vägrummet

Varlavägen har idag ett brett vägrum och karaktären som landsväg. Bredden på körfälten kan minskas i samband med en vägutbyggnad, från dagens situation där varje körfält har en körbar yta på 4 meter, till en körbar yta på 3,5 meter. Detta i sin tur leder till att påverkan på omgivningen kan minimeras. Även de planerade gatstenfrisarna bidrar till ett mer urbant och förtätat uttryck in mot stadens centrala delar, och därmed även en avtagande urbanitet i norrgående riktning.

SLUTDISKUSSION

Avgränsningar

Examensarbetet, ’Kungsbackas norra entré’, har utförts på uppdrag av Kungsbacka kommun, Förvaltningen för Teknik. Inledningsvis fanns önskemål hos kommunen om att ta fram ett gestaltningsförslag för Kungsbackas samtliga stadsentréer, såväl järnväg som vägnät. Dessa vaga direktiv och orealistiska önskemål försvårade den inledande arbetsprocessen. Efter noga övervägande om vad som faktiskt är möjligt att hinna med under examensarbetets mycket begränsande arbetstid avgränsades uppgiften till att omfatta endast generella riktlinjer för Kungsbackas entréer dock med huvudsaklig fokus på stadens norra entré, Arendalsleden - Varlavägen.

Arbetsprocessen

Samtliga analyser såväl ortsanalysen, sekvensanalysen och samtliga fallstudier har varit av stor vikt med syftet att föra processen framåt och därmed finna argument och inspiration för gestaltningsförslaget. Ortsanalysen ger en övergripande bild av Kungsbacka medan sekvensanalysen behandlar vägsträckan mer ingående och delar upp sträckan i sekvenser och noder. På så sätt kartläggs och förtydligas eventuella styrkor, svagheter, möjligheter och hot längs vägsträckan.

Utmaningar

Den största utmaningen under arbetets gång har varit att hantera den skala som präglar infarten och dess omgivningar men också försöka omvandla en infart som idag har karaktären av att vara stadens baksida till att bli en värdig och välkomnande stadsentré. En annan utmaning har varit att åstadkomma ett övertygande gestaltningsförslag som uppfyller kommunens önskemål och som är förenligt med faktorer som skalan, trafiksäkerhet, platsens förutsättningar och trafikantupplevelsen etc.

Arbetet handlar även i många avseenden om att kunna förutse framtida behov och konsekvenser av en ökad andel trafik och därmed anpassa gestaltningen därefter. Det kan handla om konsekvenser som utbyggnad av körfält men också konsekvenser som komplettering av bullerskärmar på vissa sekvenser av den aktuella sträckan.

Gestaltningsförslaget

En viktig utgångspunkt i arbetet har varit att använda den omgivande naturen som inspirationskälla och genomgående tema för Kungsbackas infartsleder. Syftet har inte varit att kopiera omgivande natur utan finna inspiration och därmed förmedla en karaktär och färgskala som präglar omgivande natur.

Gestaltningsförslaget präglas av lågmälda lösningar som syftar till att städa upp och renodla i ett ofta kaotiskt och splittrat vägrum. Det kan handla om att upprätta ett skyltprogram, komplettera med ny belysning och iscensätta omgivande landskap, plantera en allé, återställa utblickar, öka tryggheten för cyklister och fotgängare genom att röja bort slyartad vegetation och så vidare. I andra fall handlar det om att ta ett större grepp på omgivande landskap genom kraftfulla trädridåer som bidrar till ett mer välkomnande möte vid Kungsbackas norra infartsled.

Gestaltningsförslaget innebär i många hänseenden en förändring av synsättet för stadens rondeller. I dagsläget läggs stor arbetsbörda vid att underhålla blomstrande

rondellplanteringar. Gestaltningsförslaget fokuserar istället på att minimera arbetsinsatsen på dessa offentliga rum genom perennplanteringar med både exotiskt och inhemskt växtmaterial. Andra delar av gestaltningsförslaget kommer dock innebära en ökad skötselinsats som exempelvis den arkadklippta trädsektionen samt trädridåerna vid sträckans inledande sekvens.

Gestaltningsförslaget vid stadens norra entré präglas av vegetation som återfinns lokalt i närområdet som exempelvis tall, trift och sedumarter men också av växter av mer exotiskt ursprung. Huvudsyftet är att ta fram ett gestaltningsförslag som fungerar som en vacker stomme under årets alla månader såväl vinter- som sommartid. Andra viktiga faktorer har varit att ta fram ett ståndortsanpassat artutbud för infarten, förenklat kan man säga att detta innebär växter som har naturliga förutsättningar och som tål den utsatta miljö som präglar vägen och dess närområde. En annan viktig aspekt har varit att välja ett växtmaterial som inspirerats av närmiljön och vars färg, form och struktur kan förstärka landskapliga karaktärer.

Slutord

Arbetet har varit en stor utmaning och präglats av både hopp och förtvivlan, men trots detta är jag oerhört tacksam att jag har fått möjlighet och förtroendet att ta mig an en så komplex och intressant uppgift som arbetet behandlar. Personligen upplever jag att mitt intresse för landskapsarkitektur har fått ett mer nyanserat och bredare perspektiv. Samtidigt vill jag klargöra att jag ställer mig ödmjuk till uppgiften och inser att det finns mycket kvar att lära, och tur är väl det. Förhoppningen är dock att examensarbetet skall väcka inspiration och utgöra riktlinjer för det fortsatta arbetet med Kungsbackas stadsentréer. För att uppnå detta mål krävs dock samarbete mellan kommunen och Vägverket som båda är ansvariga för drift och väghållning av den aktuella sträckan.

KÄLLOR

TRYCKTA

Arvidsson, Viktoria och Karlsson, Stina (2006)
Att närma sig Boden
Examensarbete vid institutionen för landskapsplanering, SLU Alnarp

Bucht, Eivor, Pålstam, Ylva och Wingren, Carola (1996)
Trafikantupplevelse på väg
Movium, SLU Alnarp
ISBN 91-576-5184-4

Forsström, Andrea (2002)
Arkitekturprogram
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Jonsson, Hans (1975)
Kungsbacka innerstad, innerstadens utveckling fram till 1975
Redovisas i text och bild
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun (2006)
Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka kommun
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun (2009)
Fördjupad översiktsplan för Kungsbacka kommun
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun (2003)
Karaktärisering av Kungsbacka innerstad
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun och GF(2007)
Samrådshandling, Fördjupad översiktsplan för kungsbacka stad, Konsekvensbeskrivning buller och luft
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun i samverkan med Hallands länsmuseum (1989)
Kungsbacka Bygd att bevara
Boken om Kulturminnesvärden i Kungsbacka kommun 1988
Fihnsättarna, Kungsbacka 1989
ISBN 91-7970-592-8

Kungsbacka kommun i samverkan med Naturvårdsverket (2003)
Kungsbacka Naturvårdsplan 2003
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Kungsbacka kommun (2007)
Trafikledsplan
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Lagerlöf, Selma (1982)
Nils Holgerssons underbara resa genom Sverige
Interdruck, Leipzig, 1982
ISBN 91-48-50609-5

Lagerström, Tomas och Sjöman, Henrik (2007)
Stadens hårdgjorda mijöer som växtplats, Gröna Fakta nr.5
Movium, SLU Alnarp
ISSN 0284-9798

Lerums kommun, (2008)
Buller, Lerums framtidsplan ÖP 2008 - tematiskt tillägg
Lerums kommun, Lerum
106

Ljungman, Anna-Karin
Kungsbacka kommun (2007)
Grönstrukturplan Kungsbacka kommun
Kungsbacka kommun, Kungsbacka

Löfgren, Gunnar (1982)
Kungsbacka stads historia
Från stad på nåder till storkommun
Stadens finanser under dess sista hundra år
Ekonomisk Historisk C-5 uppsats Göteborgs universitet
Göteborgs Universitet, Kungsbacka

Malmö stads gatukontor (2006)
Principer för beskärning, Hur vi beskär träd, buskar och rosor i Malmö
Malmö stads gatukontor, Malmö

Nilsson, Anna (2006)
Välkommen – Vackrare infart till Vilhelmina
Examensarbete vid institutionen för stad och land, SLU Ultuna

Plan och bygg Kartavdelningen (2006)
Kartboken Kungsbacka
Exakta AB Hässleholm

Schibbye, Bengt (1994)
Bättre stadsinfaller exemplet Helsingborg
Movium, SLU Alnarp
ISSN 0284-9798

Schibbye, Bengt och Pålstam, Ylva (2001)
Landskap i fokus – Utvärdering av metoder för landskapsanalys
Riksantikvarieämbetet, Stockholm
ISBN 91-7209-232-7

Veg Tech (2009)
Vegetationsteknik, Grönare byggande för framtidens städer

Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län (2005)
Gestaltningprogram för vägar – utveckling av metod
Vägverket Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne län
ISSN Publ nr 2005:74

Vägverket (2002)
Göteborgsregionens infarter – Designprogram
Vägverket Region Väst
ISBN 91-88250-48-2

Vägverket (2000)
Cirkulationsplatser - en idéskrift
Vägverket Region Väst

Vägverket (1999)
Hela vägen
Centraltryckeriet AB, Borås
ISBN 91-88250-39-3

Vägverket (2003)
Mål och Mått för Natur- och Kulturvärden
Driftområde Kungsbacka

Westerlund, Stellan (1997)
Kungsbacka
Geson Grafiska, Kungsbacka

Wingren, Carola (2009)
En landskapsarkitekts konstnärliga praktik
Kunskapsutveckling via en självbiografisk studie
SLU Service/Repro, Alnarp 2009
ISSN 1652-6880

ISBN 978-91-86195-74-8

Wingren, Carola (1996)
Norra infarten till Norrköping – En pilotstudie för bättre stadsinfaller
Movium, SLU Alnarp
ISSN 0284-9798

KÄLLOR

ELEKTRONISKA

Boverket, *Lär känna din ort - metoder att analysera orter och stadsdelar*, 090909 (www)
http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2006/lar_kanna_din_ort.pdf
Hämtat: 090909, 14:02

Kungsbacka innerstad AB, *Innerstaden Kungsbacka* 090817 (www)
<http://www.innerstaden.se/kungsbackahistoria.html>
Hämtat: 090817, 10:34

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Arbetsmarknad*, 090811 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____4386.aspx
Hämtat: 090811, 11:08

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Arkitektens tankar*, 090912 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____4418.aspx
Hämtat: 090912, 15:30

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Fakta om Kommunen*, 090810 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____4903.aspx
Hämtat: 090810, 08:30

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Kasper Sahlin-priset*, 090908 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____12915.aspx
Hämtat: 090908, 13:50

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Kulturhuset Fyren*, 090811 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____4254.aspx
Hämtat: 090911, 08:45

Kungsbacka kommun, *Kungsbacka.se, Nya hastigheter i centrum*, 091217 (www)
http://www.kungsbacka.se/sitetemplates/KBInformationPage____23755.aspx
Hämtat:091217, 14:02

Lappset, HILDUR 100115 (www)
<http://www.lappset.se/Hildur-stamskydd.aspx>
Hämtat: 100115, 12:20

Länsstyrelsen Hallands län, *Naturreservatet Sandsjöbacka*, 090918 (www)
<http://www.lansstyrelsen.se/halland/amnen/Naturvard/naturreservat/kungsbacka/sandsjobacka.htm>
Hämtat: 090818

Position Nidingen, *Nidingen Västerhavets skeppskyrkogård*
<http://www.nidingen.se/historik.htm>
Hämtat: 090921, 08:31

Wikipedia, *Analys*, 090907 (www)
<http://sv.wikipedia.org/wiki/Analys>
Hämtat: 090907, 10:15

MUNTLIGA

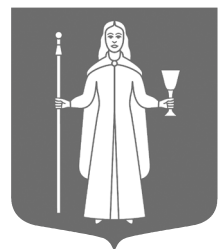
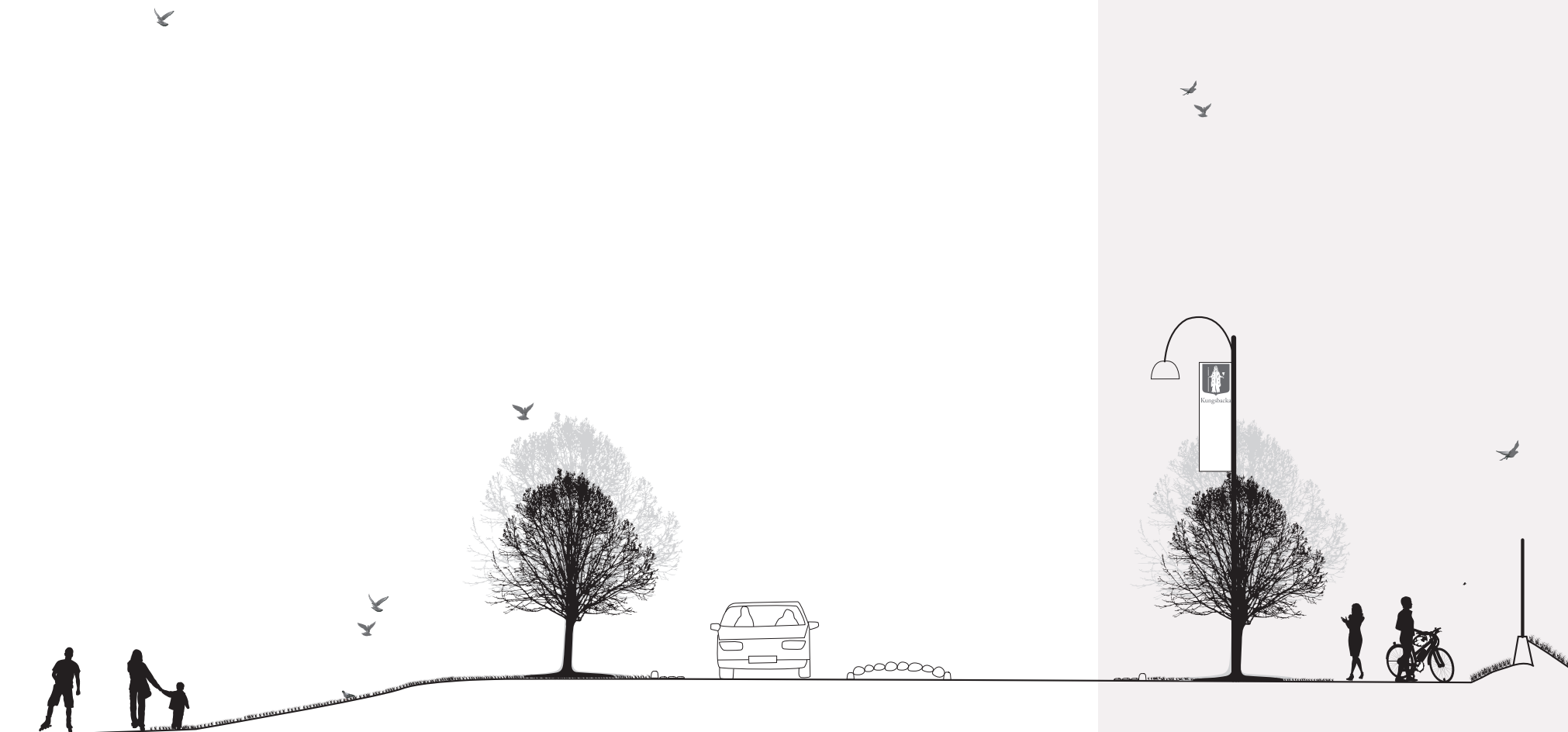
Helsing, Daniel, kommunekolog, Förvaltningen för Miljö och Hälsoskydd, Kungsbacka kommun 091022

Lydell, Birger, parkingenjör, Förvaltningen för Teknik, Kungsbacka kommun 091022

Johansson, Daniel, trädgårdsingenjör, Tönnersjö plantskola AB, 091023

BILDER

Bilder och skisser är författarens egna om inget annat anges.



Kungälv

Ett examensarbete av Andrea Anderberg
 30 hp inom landskapsarkitekturprogrammet
 Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp 2010